

UTOPIA CARIOCA

Paisaje urbano en la Zona Sur de Río de Janeiro

Trabajo Fin de Grado en Fundamentos de Arquitectura y Urbanismo

Héctor Martínez Jacinto

Tutor: Javier Malo de Molina Bodelón

Escuela de Arquitectura Universidad de Alcalá

Septiembre 2020





Vidigal

Leblon

Ipanema

Copacabana



Botafogo

Morro da Viúva

Urca

Cosme Velho

Flamengo

Glória

ÍNDICE

1. Palabras clave / Keywords	
Resumen / Abstract.....	5
2. Introducción.....	6
3. Objetivos.....	7
4. Cuestión de escalas.....	8
Brasil / Mesorregión / Utopía Zona Sur	
Soporte territorial.....	15
Plano hipsométrico.....	17
5. Metodología.....	18
6. Evolución histórica.....	25
7. Paisaje cultural.....	41
<i>Urca y Pão de Açúcar.....</i>	<i>43</i>
8. Relación naturaleza y ciudad.....	47
<i>Largo do Boticário</i>	<i>49</i>
<i>Morro da Viúva.....</i>	<i>51</i>
9. Espacio urbano humanizado.....	55
<i>Copacabana.....</i>	<i>56</i>
10. Río como parque temático.....	58
<i>Corcovado.....</i>	<i>63</i>
<i>Ipanema.....</i>	<i>65</i>
11. Favelas; <i>Eu só vendo a vista</i>.....	67
Plano de infraestructura.....	68
Urbanizar América Latina.....	75
Industrialización y	
urbanización en Brasil.....	75
<i>Vidigal y Dois Irmãos.....</i>	<i>76</i>
12. Las 4+1 ecologías de Río.....	80
<i>Aterro do Flamengo.....</i>	<i>84</i>
13. Conclusiones.....	87
14. Bibliografía.....	88
15. Índice de figuras.....	90
16. Anejo imágenes históricas.....	92

La bajada a la Utopía Zona Sur

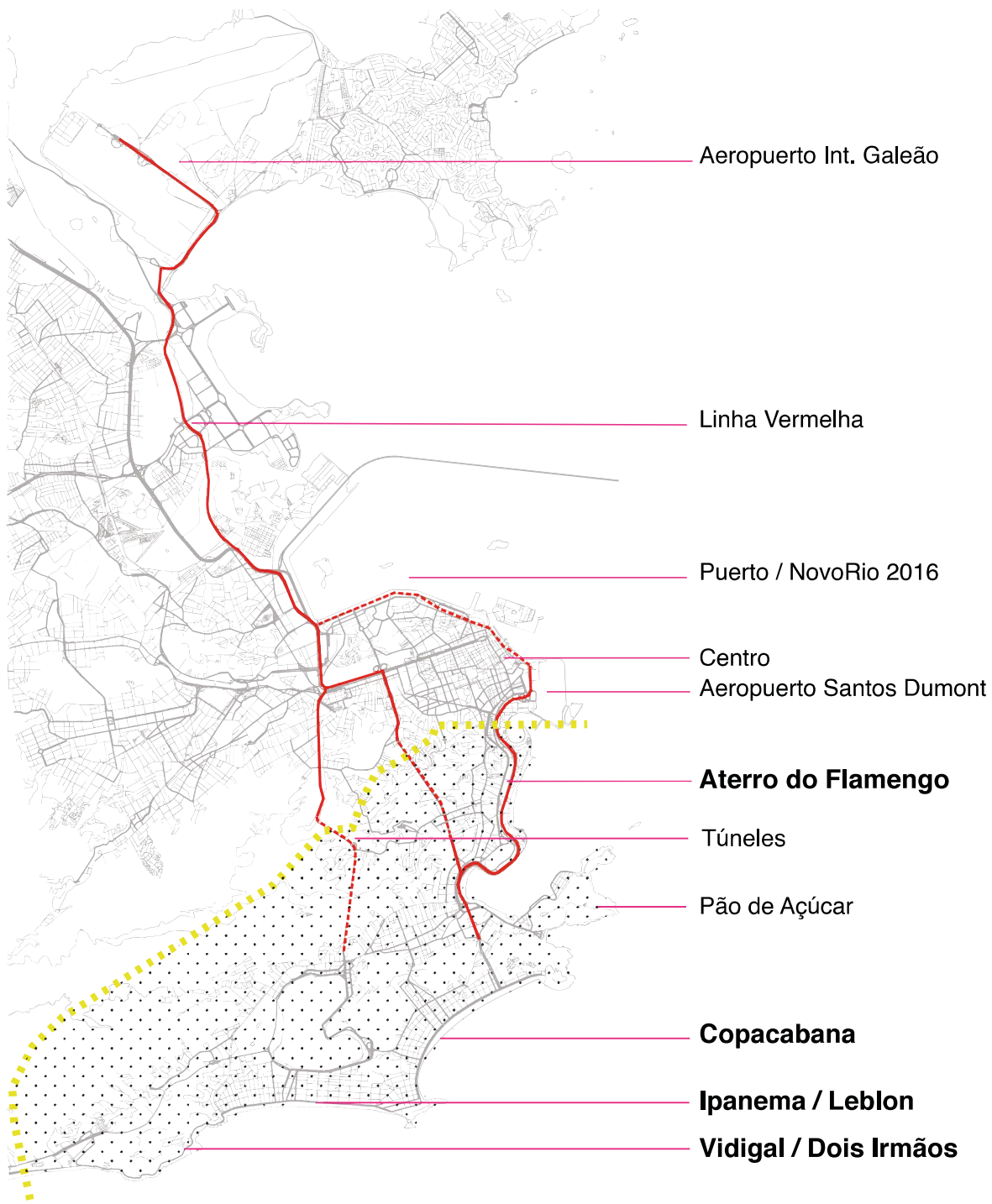


Figura 1: Elaboración propia. Área de estudio.

1. Resumen / Abstract

Resumen: Se trata de un análisis sobre el paisaje y espacio urbano en el caso de la región urbana Zona Sur, *Zona Sul*, en Río de Janeiro (Brasil) donde las interacciones entre urbanismo y soporte territorial serán fundamentales para construir la imagen de la ciudad y su identidad social. El objeto de estudio serán siete puntos geográficos llamados puntos críticos que definirían la interpretación del paisaje urbano en esta área como imagen de referencia de la ciudad, bajo el soporte de textos de referencia en el ámbito de paisaje y urbanismo.

Palabras clave: Paisaje, Zona Sul, Río de Janeiro, urbanización, territorio, topografía, iconografía, espacios protegidos, espacio público, infraestructura, elitización, favelas.

Abstract: This is analysis about urban landscape and space in the case of the urban region Zona Sul, in Rio de Janeiro (Brazil) where the interactions between urban planning and territorial support will be essential to build the image of the city and its social identity. The object of study will be seven geographical points called critical points that would define the interpretation of the urban landscape in this area as a reference image of the city, under the support of reference texts in the field of landscape and urban planning.

Keywords: Landscape, Zona Sul, Rio de Janeiro, urbanism, territory, topography, iconography, nature protection, public spaces, infrastructure, upper-class district, elitism, slums.

2. Introducción

La utopía está en las playas, Rebouças, el túnel Norte-Sur que une distopía con utopía, esclavitud y libertad, al norte están los que no conocen la libertad y alguien les da algo para volar hecho pipa, arma, droga..., el sur es carioca cool, hoy la zona burguesa donde antaño vivían negros fugados en quilombos (comunidades de esclavos fugados donde intentaban mantener un estilo de vida siguiendo sus costumbres africanas en libertad) escondidos entre la maleza de los morros. Quien viene desde el aeropuerto de Galeão bajando hacia el sur por la vía sacra también conocida como Linha Vermelha, línea roja, ve un lado la Bahía de Guanabara, al otro los paneles acrílicos instalados antes de grandes eventos deportivos durante los años de pujanza económica ocultando las favelas, y lo que no saben es que al otro lado aparte de miseria cada día hay más creatividad, los fermentos de la tolerancia y la conciliación, más jóvenes atravesando la ciudad durante horas para poder ir a la universidad conscientes de las ventajas de ser ciudadano, la Baixada Fluminense, flujo urbano de la favela al trabajo en el centro o el sur, tres horas para quien tiene trabajo, porque como explica Paulo Mendes da Rocha, la periferia es esclava de la ciudad:

La idea de que la periferia es necesaria es un engaño para mantener una estructura de represión del hombre por el hombre. Si el obrero necesita gastar tres o cuatro horas por día para estar aquí hablando de estos temas, por tanto, una de las formas más eficientes de opresión es mantener al otro constantemente afligido: como con los niños, preocuparse por la comida de mañana, ir a casa y volver. Mantener un estado de desequilibrio y desorganización es una forma de esclavitud enmascarada. (Paulo Mendes da Rocha, citado en Deus-Dará, 2019: 169)

Atravesando el centro se percibe un pasado de esplendor, barroco, *beaux arts*, *art deco*. Bajando por Aterro do Flamengo, un parque costero de Carlota de Macedo Soares en colaboración con Burle Marx, con los morros y el macizo de Tijuca siempre presentes en el paisaje urbano, atraviesas unos túneles y apareces en un barrio de clase media-alta con buena infraestructura. No crees estar en Copacabana pero sí, es real más allá de las fotos y los planos de Burle Marx, encima de ese *calçadão* lo que sin selva, morro y mar sería solo una arquitectura moderna de los años 50 a los 80, no sería Río. Arpoador, divisa entre Copacabana e Ipanema, tres calles de una playa a otra, el *carioca cool*, surfistas, celebrities, turistas -llamémoslo la fantasía carioca- y si avanzamos al oeste el metro cuadrado más caro de Latinoamérica -Ipanema y Leblon- al fondo se ve un morro de dos cumbres, Dois Irmãos, y detrás de este la imponente Pedra da Gávea donde se pone el sol. Es como el caso de estar en Nueva York, París o Los Ángeles. Creces con estas imágenes, esa escenografía escogida como la más representativa y turística para promover un país enorme, los medios nos remiten a modelos de vida importados y globalizados promoviendo un estilo de vida dudosamente prometedor y un paisaje como consecuencia del mercado que lo produce y regula con puntos de inversión que demandan servicios, infraestructura y más territorio para construir produciendo una realidad injusta e insostenible. Como en la teoría de la yuxtaposición que en el cine se ocupa de la narración, el montaje de imágenes en el tiempo, así es como la ciudad ensambla secuencias. Sus políticas recaen en unas políticas de agregación-segregación. La idealización de dichos principios es lo que crea la utopía.

3. Objetivos

El principal objetivo es analizar el paisaje urbano en el área de estudio como elemento vertebrador urbano, elemento sociológico e identitario para la ciudad y sus espacios públicos urbanos, como esencia de la ciudad y cómo el soporte físico tiene una relación directa con la estructura social de la ciudad a través de su desarrollo histórico con una idealización progresiva de la idea de paisaje y por tanto de las áreas urbanas circundantes. Para ello tenemos que recurrir a textos y a la definición de paisaje como interpretación, cultural humana del soporte natural que habita, asociándolo a sentimientos, actividades socio-económicas, y a la relación que tenemos con el mismo, llegando a protegerlo por sus valores ambientales o culturales entre otros. Se trata de entender cómo el paisaje urbano cumple y desarrolla las siguientes características:

Paisaje y espacio público: Dentro del área de estudio se distinguen varias tipologías de paisaje según interpretación propia basándome en textos de referencia, desde un enfoque social que entiende el paisaje como un espacio en el que se trata de aunar la convivencia con el anonimato estableciendo un marco para la vida cotidiana, y donde la versatilidad de los espacios los convierte en un lugar de expresión popular. Son espacios que funcionan más allá de la interpretación que hacemos de estos.

Paisaje iconográfico: El espacio como contenedor de urbanidad y pérdida/cambio de sentido del espacio, llegando a convertirse en muchos casos en mera zona segura donde con la disculpa de zona segura se construye un espacio que en realidad es segregado, y así se transforma en un parque temático que sirve como refugio para el consumo, llegando a vender la pobreza como atracción turística.

Individualidad y ciudadanía: Debido al desarrollo de la industria del automóvil, y en definitiva de la sociedad de consumo en la que vivimos, en la que prima la individualidad frente a lo colectivo, se separa la noción de individuo sin proyección común de la de ciudadano; sin el individuo que busca su bienestar a través de la ciudad se ha desintegrado el concepto de ciudadanía. En tiempos de modernidad líquida las normas colectivas han sido eliminadas por la pretendida libertad individual.

Seguridad del espacio urbano: Dadas las desigualdades sociales de esta ciudad en la que muchos no tienen acceso a trabajo regular y por tanto no tienen acceso a la vida de consumo que nuestra sociedad impone, se ha generado históricamente un sistema elitista y segregacionista que promueve tensiones sociales, inseguridad y violencia. Todo ello se suma a una planificación urbana basada en teorías fordistas cuyas premisas eran la sectorización, el vaciado del centro urbano, las autopistas y la periferia como gran masa poblacional, un diseño urbano que generalmente atiende a fines inmobiliarios de inversión privada lo que ha llevado a una vigilancia formal que genera violencia.

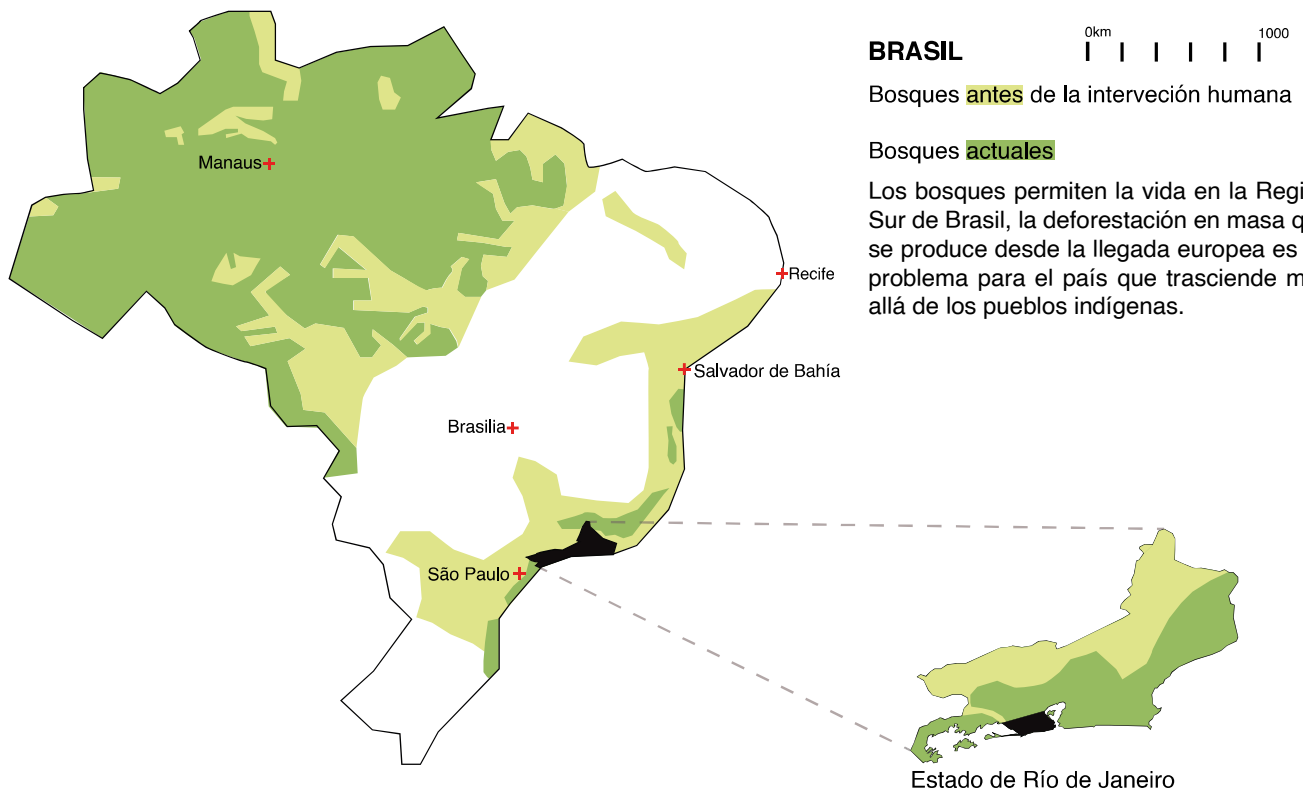
Espacio verde: La topografía sirve como foco y por tanto tiene una estructura diferenciada con respecto a lo antropizado, este atributo ayuda a la conservación ambiental porque muchas áreas son de difícil acceso y por tanto la ciudad se integra en la tejido natural básicamente porque lo ha conservado.

4. Cuestión de escalas

Importancia de un ciclo a gran escala: ríos voladores



Figura 2: Elaboración propia con base en fotografía satélite.



MESORREGIÓN DE RÍO DE JANEIRO

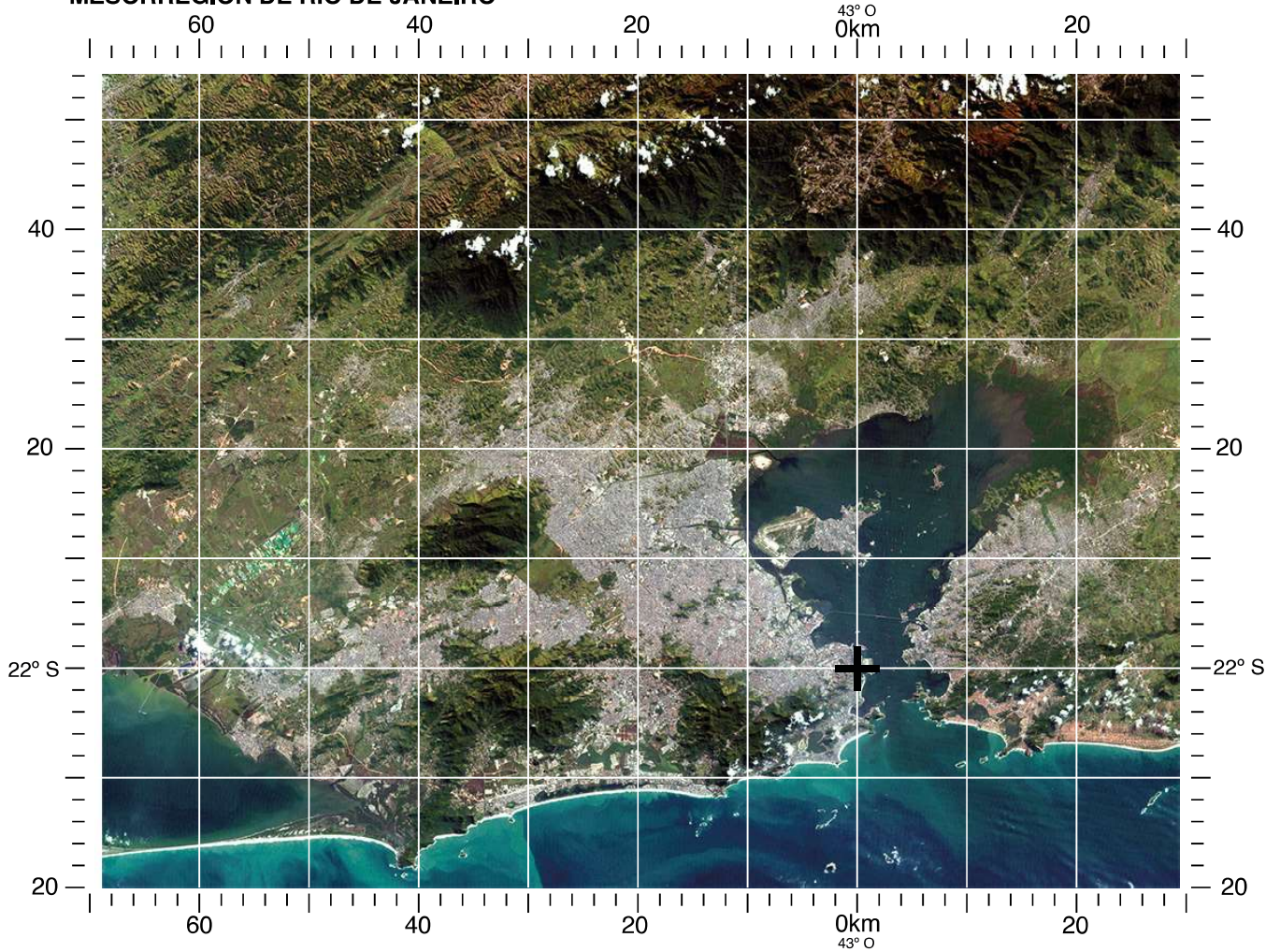
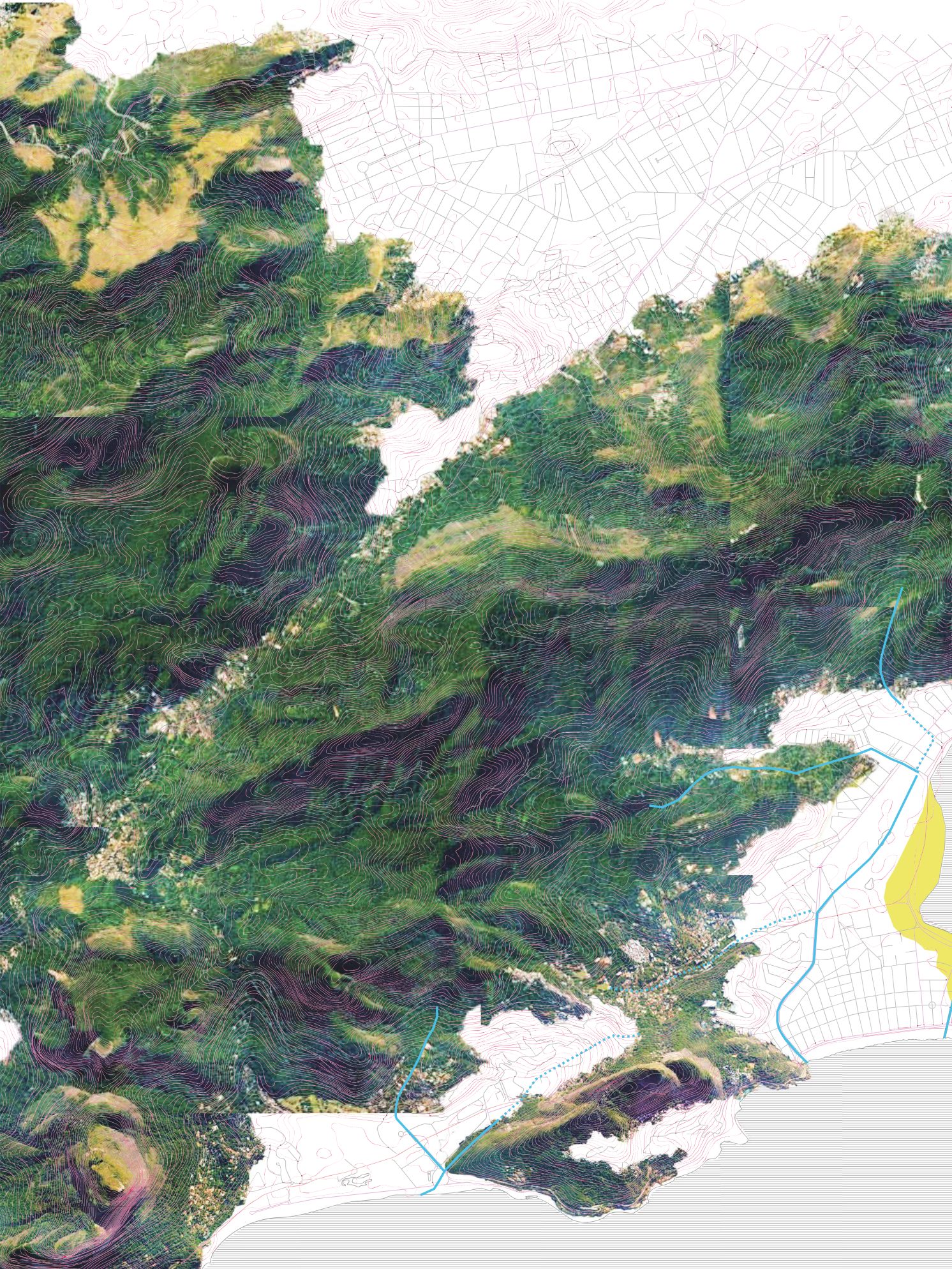


Figura 3: Elaboración propia con base en fotografía satélite.

Río se encuentra en un bioma llamado Mata Atlántica más concretamente en un sistema montañoso que bordea la costa atlántica sur brasileña llamado Serra do Mar, el cual ha sido deforestado sistemáticamente desde la llegada de los portugueses y se ha agudizado con la industrialización para dar paso a la agricultura, la industria maderera y la minera. La naturaleza exuberante que vemos en Río no siempre es original, es decir, ha sufrido transformaciones para dar paso a estas actividades, ahora bien muchas veces esas actividades se abandonan y no dan paso a la urbanización principalmente por dificultades topográficas. Es ahí cuando la naturaleza recupera su territorio gracias a las características ambientales, por eso vemos selvas y morros abruptos dentro de la ciudad de Río. Estas características tan particulares también se dan en otras ciudades como Bogotá, Caracas, Hong Kong, y sin irnos tan lejos Bilbao o Granada. Lo que las diferencia es el grado de interacción con el soporte natural preexistente que será determinante en la percepción de la ciudad, el modo de vivirla, y más concretamente en su paisaje urbano.

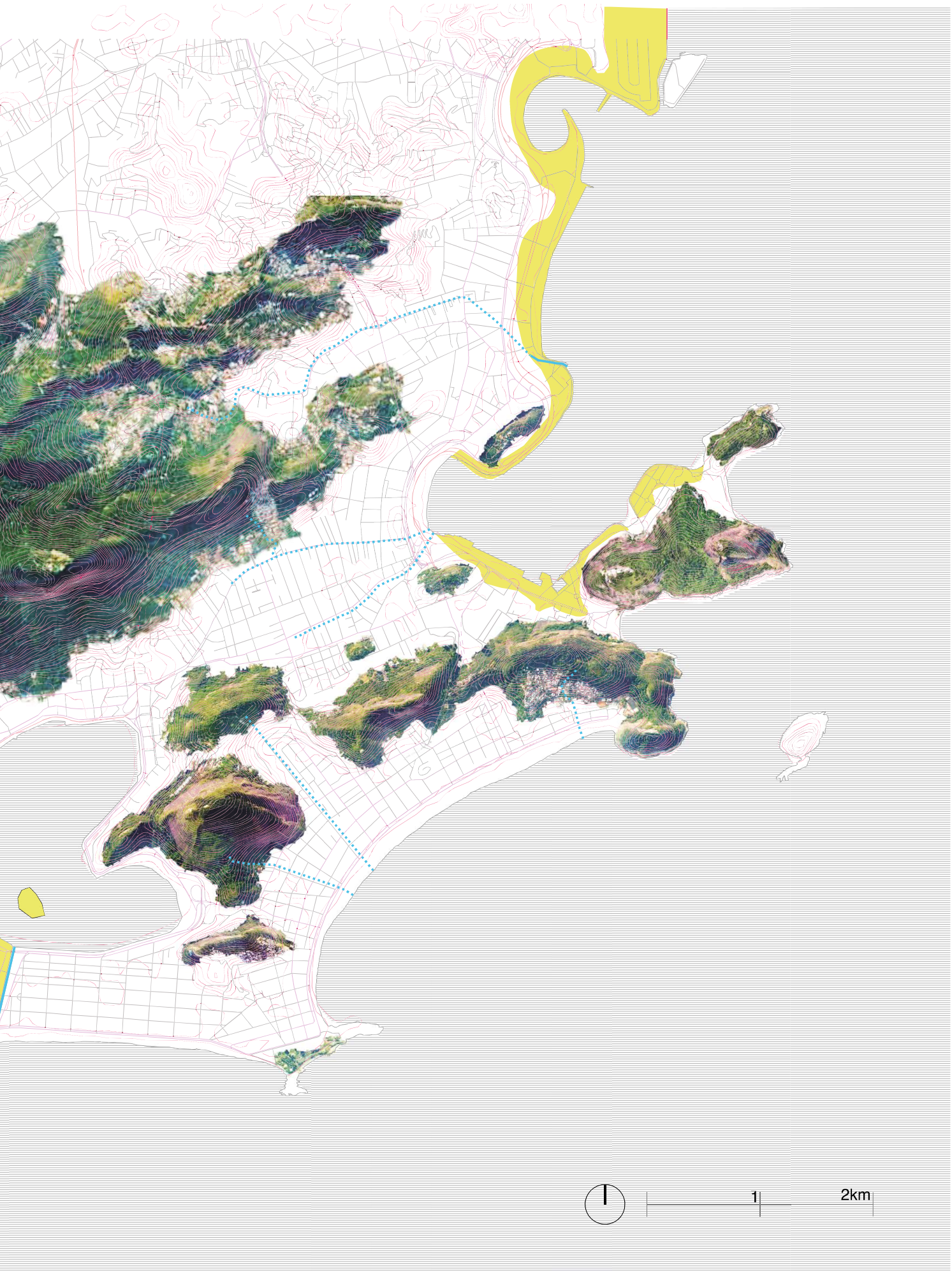


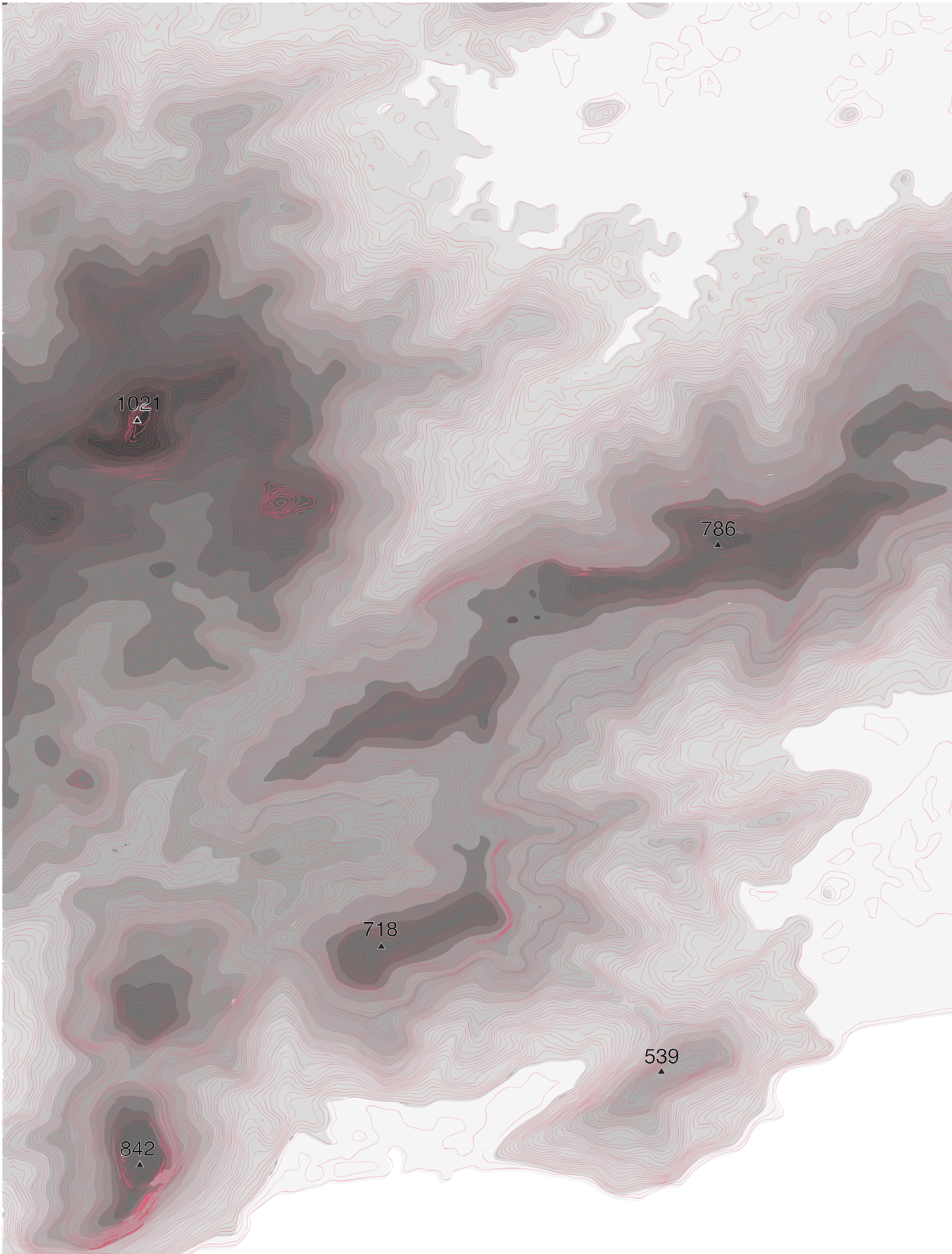
Figura 4: Elaboración propia a partir de Google Earth. Cuando hablamos de Río de Janeiro, ¿De qué Río estamos hablando? ¿Del Estado? ¿Del área metropolitana? ¿Del municipio? Brasil, al igual que otros países de gran superficie, posee paisajes con características difíciles de abarcar precisamente por su extensión. Este país es uno de los más diversos y a su vez de los más vulnerables desde tiempos coloniales, y esa diversidad muchas veces no posee un grado de protección ambiental que la proteja de intereses económicos, fuente de recursos naturales como el gas natural, petróleo, madera, minerales, suelos óptimos para el cultivo y la urbanización, o peor aún, la especulación. Esa urbanización muchas veces no sigue normas más allá del aprovechamiento de la topografía e invade la naturaleza por falta de espacio, o de dinero. En lo que hasta entonces se consideraba ciudad, la ciudad se expande y con ella sus actividades, flujos urbanos de millones de personas, un área metropolitana de doce millones de habitantes necesita infraestructura pública para poder funcionar, ahora bien, esa infraestructura a veces está ausente, el Estado prefiere que se opte por iniciativas privadas y por tanto solo quien pueda pagarlas podrá acceder a ellas, un paisaje de desigualdades.



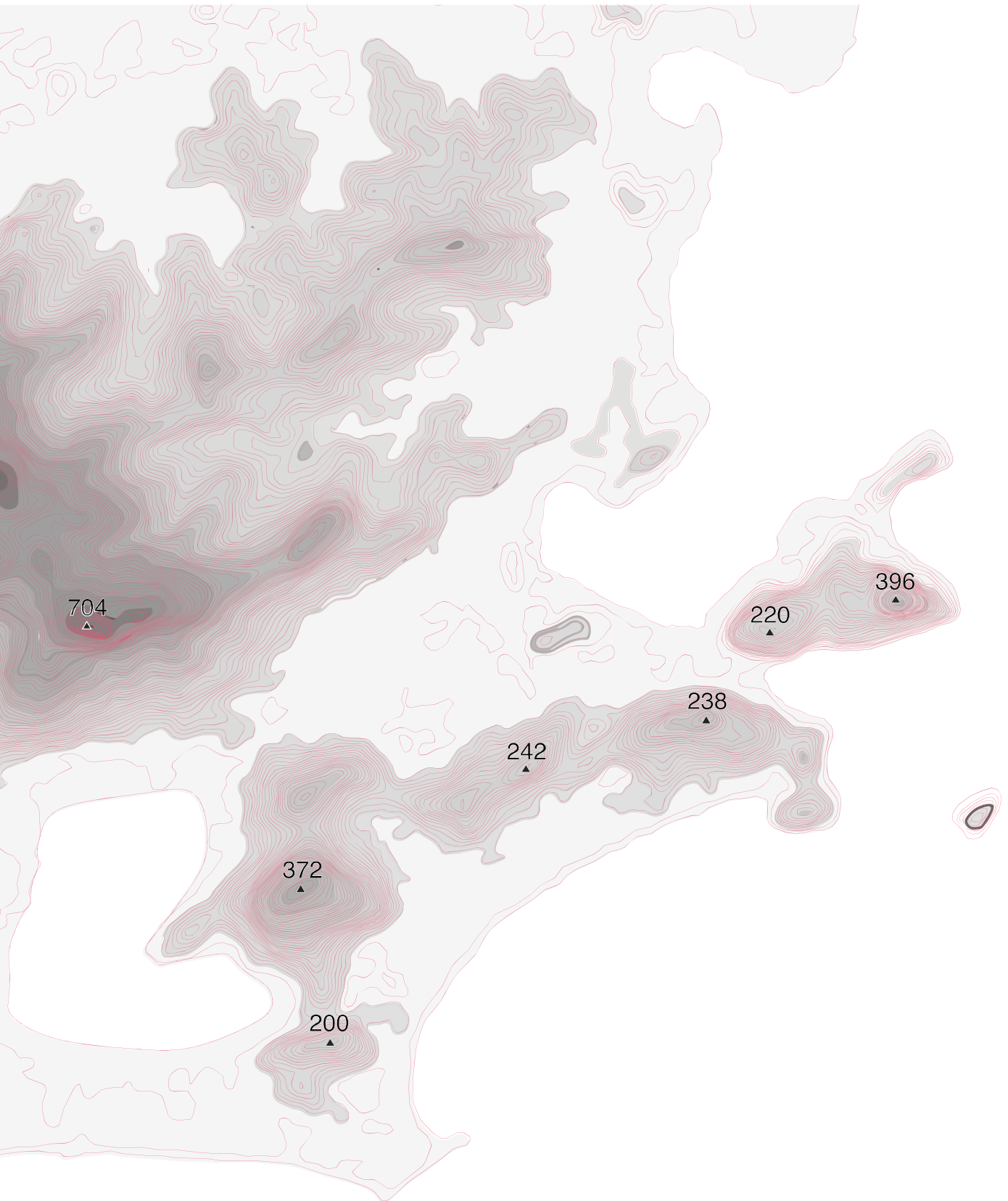
Ríos, arroyos

Ríos, arroyos subterráneos





▲ Cumbres en metros



5. Metodología

La investigación se ha basado en la revisión bibliográfica, análisis de planimetría y la visita al área de estudio.

Durante una estancia de intercambio académico en Brasil tuve la oportunidad de visitar Río de Janeiro varias veces fascinándome por el paisaje urbano y el concepto de hito paisajístico. Desde cualquier punto siempre podía observarse algún elemento natural y es esto lo que hace que la ciudad tenga un atractivo especialmente desde el punto de vista urbanístico. La ciudad se comprende entre un macizo montañoso, Tijuca, la Bahía de Guanabara, y el Atlántico. En este momento me planteo las siguientes preguntas: ¿Una ciudad es paisajísticamente interesante si tiene elementos de soporte físico claramente reconocibles? ¿Cómo influye el paisaje en nuestra identidad de ciudad?

El paisaje es un constructo sociocultural, es una interpretación que los seres humanos hacemos del soporte territorial que habitamos y con el que nos relacionamos. Un lugar que tenga un paisaje similar a este pero esté deshabitado no va a ser tan fácilmente reconocible por el hecho de que no se desarrollarían actividades urbanas en él. Entonces tenemos un soporte territorial que ha pasado por un proceso histórico de construcción de su propia imagen que proyecta al mundo como reclamo turístico principalmente a partir de una proyección idílica sobre un área urbana bastante consolidada y desarrollada, Zona Sur, pero donde conviven todos los elementos paisajísticos que conforman la identidad de la ciudad. Para ello he elaborado un estudio previo mediante planimetría:

- A) Topografía
- B) Soporte territorial y elementos naturales
- C) Desarrollo histórico hacia el área de estudio
- D) Favelas
- E) Tipologías edificatorias
- F) Infraestructura

5.1: A partir de aquí podemos dividir el trabajo en cuatro **bloques analíticos**, donde los textos se desarrollan en conjunto con siete puntos críticos que conforman una psicogeografía de la Zona Sur:

Análisis histórico (punto 6):

Desarrollo histórico de la ciudad basándome en la página web del ayuntamiento de Río (*Portal Histórico da Prefeitura*) observando que la ciudad se ha ido desarrollando desde sus inicios con una importancia fundamental de la topografía para el establecimiento defensivo de los portugueses desde el siglo XVI. Muchas aldeas indígenas hacían referencia al entorno mediante la toponimia pero dada la falta de bibliografía de consulta sobre este periodo no pude profundizar más en aspectos históricos pre coloniales. Aquí ya vemos el primer acto de apropiación de la identidad del lugar por parte de los portugueses. La interacción con el soporte natural fue aumentando a medida que se desarrollaban técnicas de urbanización y se dejó de ver la naturaleza como elemento desconocido y amenazador, desarrollando el cultivo en haciendas, asentamientos estables alejados del núcleo central. Posteriormente la llegada del ferrocarril, más concretamente el tranvía, será determinante para que la Zona Sur sea un área habitada permanentemente, la percepción del lugar se elitizó por estar en mayor contacto con la naturaleza y así ofrecer un urbanismo más higienista en comparación con el área central de la ciudad.

Análisis visual paisajístico (puntos 7 y 8):

Una vez entendido el desarrollo histórico pasamos a una visión más teórica del paisaje como elemento patrimonial con ayuda de textos como los de Gordon Cullen y Kevin Lynch, Naturaleza y ciudad, casos en los que se produce un gradiente y donde la topografía permite ese contacto antropizado con la mata salvaje. Sería el caso de Largo do Boticário en abandono, Morro da Viuva donde la especulación inmobiliaria ha cercado totalmente un morro con un ecosistema entre edificios y por último, Urca como barrio residencial siguiendo el modelo de ciudad jardín entre la Bahía de Guanabara y otro hito paisajístico, Pão de Açúcar.

Análisis sociológico (puntos 9, 10 y 11):

Ver Río como un parque temático ayudándome en los puntos críticos de Copacabana, Corcovado e Ipanema como escenarios en los que más claramente se genera esa utopía social carioca. La humanización del espacio urbano tendría su punto crítico más claro en Copacabana como elemento contenedor de actividades urbanas fundamental.

Y no podemos olvidar las favelas o *comunidades* donde la desigualdad es desgraciadamente un factor identitario de esta ciudad. En el área de estudio hay un total de 28 de diferentes superficies y habitantes que forman parte inherente del paisaje, algunas como Vidigal, dada su proximidad a Leblon e Ipanema -dos de los barrios más caros- están pacificadas hace años pero la desigualdad sigue mientras sus habitantes ingenian una microeconomía adaptada al sector turístico principalmente para subir al Morro Dois Irmãos ya que esta favela se encuentra en la ladera y acceso del camino de ascenso.

Análisis morfológico (punto 12):

La teoría fordista que estableció el modelo estadounidense como modelo de crecimiento hoy en día están en tela de juicio porque es un modelo que solo funciona para los automóviles, Río también siguió ese modelo de crecimiento y por tanto consideré oportuno el texto *Los Ángeles: Arquitectura de las cuatro ecologías* de Reyner Banham para diferenciar también en Río cuatro territorios fundamentales: autopistas o *rodovías*, colinas o *morros*, el llano o *baixada*, surfurbia como claro elemento en relación con la iconografía de la ciudad utópica y, por último, añadiendo el centro como una quinta ecología adicional que en Río tiene una importancia sociocultural añadida con respecto al caso de Los Ángeles de Banham, todo ello acompañado de un plano que sería la bajada a esa utopía llamada Zona Sur, y con la ayuda del ejemplo del Aterro do Flamengo como punto híbrido entre parque lineal costero y autopista producto de la década de los 60.

5.2: Indicadores urbanos

Buscando evitar el riesgo de estetización o dominio de la imagen de los puntos críticos, se ha buscado un método para comprender mejor a partir de un perfil de cualidades siendo:

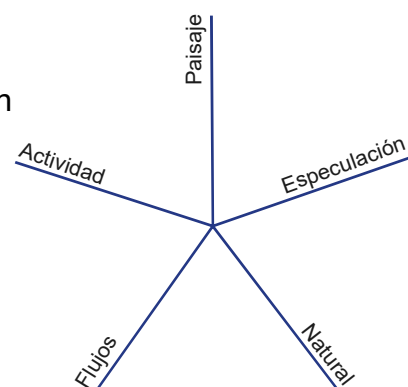
Atractivo paisajístico, artificialidad del punto y autonomía de la imagen

Actividad e hibridación programática

Natural y medioambiental

Flujos, conectividad y acceso

Valor especulativo



Intentando ignorar la cuestión de simple imagen externa entre las cualidades y criterios de selección y generando una estructura conceptual junto con los textos de referencia, me permite ver que los casos de estudio poseen un perfil desigual sin que haya una intención de puntuarlos en una escala como en una competición entre los mismos, si no solo una estrategia para reaccionar ante los elementos que conformarían la Utopía Carioca. Estableciendo una escala del 0 al 2, el 0 corresponde a la ausencia de determinada cualidad y la nota 2 sería su máxima expresión. La preocupación fue delimitar el gradiente para que permitiese una diferenciación evitando el exceso de precisión o detalle permitiendo esa escala media huyendo de tentativas de calificación absoluta.

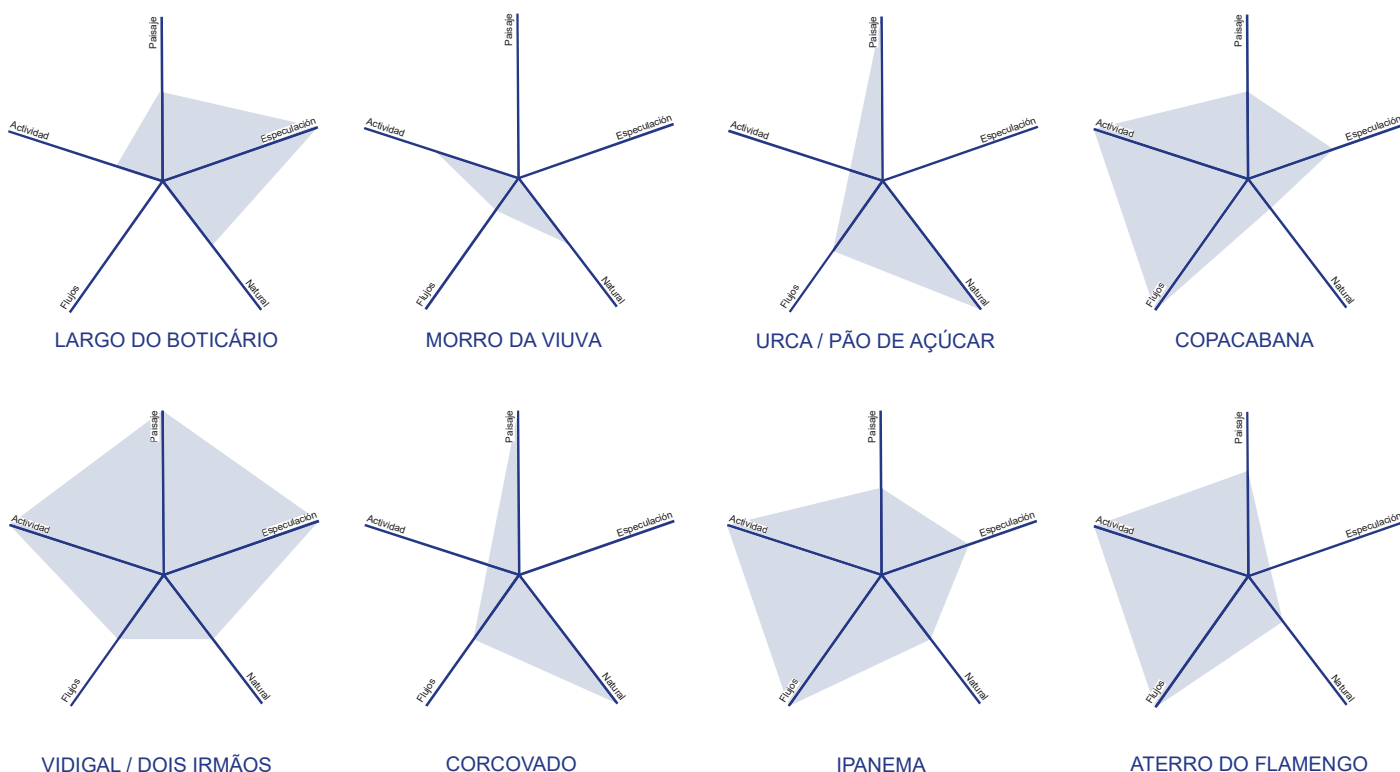
El proceso de artificialidad, autonomía de la imagen y **atractivo paisajístico** se da en casos que se comportan como simples adiciones a un soporte territorial, un lugar recreado que se vuelve potencialmente artificial u otros cuya integridad se encuentra imperturbada manteniéndose autónoma en el medio físico.

Para la cualidad de **actividad** esta se concede a puntos que ofrecen posibilidad de hibridación funcional o programática más allá de un solo uso, capaces de responder a diversas demandas o incluso que promuevan una actividad mutua.

Valor **natural** y medioambiental en cuanto a su estado original respecto al actual, cómo la ciudad se ha relacionado con el punto como agente invasor (antropizado) y respeta su equilibrio en el ecosistema.

La capacidad de articular **flujos** caracteriza situaciones que contengan varios puntos o formas de accesibilidad al lugar, así como la cantidad de flujos urbanos diferentes que el punto crítico soporta viéndolo como una oportunidad para articular y estimular intereses y actividades diferentes como en espacios públicos complejos.

Por último la cuestión del valor **especulativo** el cual se nutre de los anteriores y los usa para generar un lucro, generar imagen de ciudad, una atracción potencialmente turística, vivienda u hostelería, muchas veces proponiendo un nuevo programa fruto de puro imaginario que destruye la identidad, la autonomía, el equilibrio medioambiental y genera ciudad aún más excluyente.



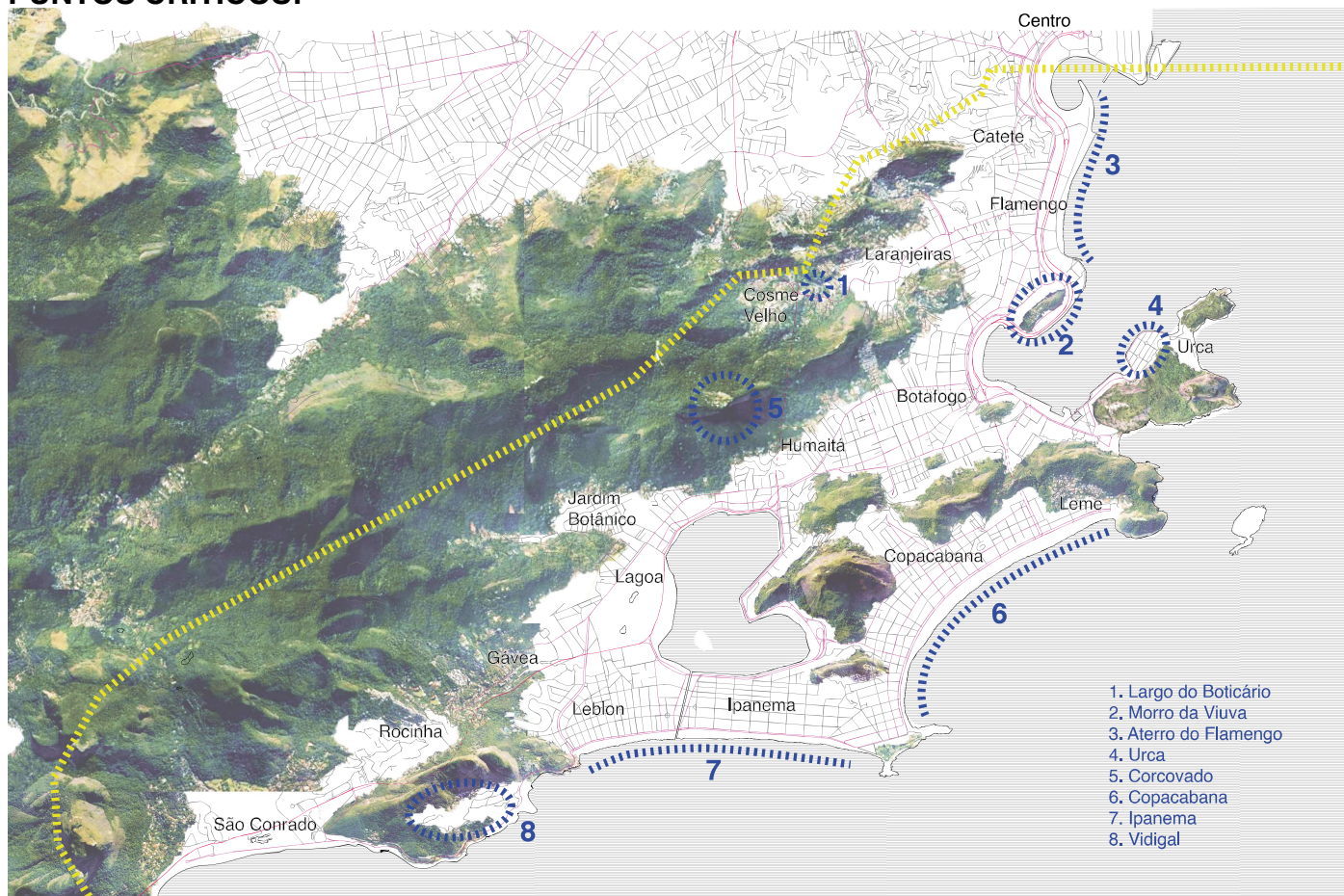
Criterios indicadores

PAISAJE	0.RESULTANTE	La imagen es simple resultado de otros aspectos.
	1.APARENTE	La imagen es resultado de una valorización intencional de su contenido.
	2.AUTÓNOMO	La imagen se establece a través de una retórica paisajística.
ACTIVIDAD	0.MONOFUNCIONAL	Solo acoge una función.
	1.MULTIFUNCIONAL	Acoge más de una función.
	2.ASOCIADA	Las multiples funciones se benefician mutuamente.
NATURAL	0.IRRECUPERABLE	Estado inicial alterado e irrecuperable, o no posee valor natural.
	1.GESTIONADOS	Está siendo gestionado para recuperar su valor natural.
	2.ÓPTIMO	Su valor natural es alto, y virgen o prácticamente inalterado.
FLUJOS	0.CONTROLADOS	Prevé un único flujo o ausencia de este.
	1.GESTIONADOS	Prevé distintos flujos y su gestión.
	2.ARTICULADOS	De inicio prevé multiples flujos a diferentes escalas.
ESPECULACIÓN	0.IMPROBABLE	Es improbable ya sea por características naturales, accesibilidad, ocupación.
	1.FUTURA	Es susceptible mediante procesos de revalorización urbana.
	2.DESARROLLADA	Ya se encuentra amenazado por procesos especulativos .

5.3: Diagramas perceptivos por cada punto crítico o fusionando dos de ellos en uno como sería el caso de Largo do Boticário y Morro da Viuva por tratarse de toda la trayectoria del Río Carioca y el distrito de Cosme Velho. Estos diagramas se basan en la metodología de Kevin Lynch como referencia en *La imagen de la Ciudad*. Como una visión urbana percibida que ayuda a comprender los diferentes puntos de estudio, los elementos que componen estos diagramas son los siguientes:

- Sendas: La trayectoria que el observador sigue habitualmente, normalmente se genera un flujo en las sendas porque son rutas principales.
- ▤ Bordes: Elementos lineales que el observador no usa o consideraría como senda, son límites entre fases, rupturas urbanas normalmente poco permeables entre si o bien no se pueden atravesar, o no llevan a ningún lugar concreto.
- Barrios: Va más allá de su sentido administrativo, es decir, son zonas diferenciadas de la ciudad que el observador usa como lugares o trayectos reconocibles, suele haber una concepción común entre observadores que reconocen lo que es el barrio.
- Nodos: Puntos estratégicos en los que el observador ingresa y son focales de actividad, confluencias, intercambio de transportes, nexos de unión entre diferentes elementos como sendas o barrios. Muchos de estos nodos aglutinan el foco de actividad del barrio como centro polarizador.
- ▼ Hitos: es un punto de referencia en el que el observador no entra, normalmente se perciben a distancia como sería el caso de los morros, elementos característicos que para el observador son parte fundamental del imaginario urbano en cuanto a que le ayudan a referenciarse simbólicamente.

PUNTOS CRÍTICOS:



#6

Río evolución histórica

6. Historia y evolución

Los brasileños surgen como un pueblo nuevo diferenciado culturalmente de sus matrices formadoras fuertemente mestizadas, un género humano nuevo de cuantos existían originalmente, nuevo porque es una sociedad estructurada en un sistema socioeconómico renovado de la esclavitud y servidumbre continuada al mercado mundial, nuevo por la inverosímil alegría y afán por la felicidad en situaciones sacrificadas (Ribeiro, 2015).

Los indios tupíes eran una nación porque se sabía quienes eran los dominantes entre tribus que se partían y crecían creando pueblos diferentes, se desconocían y hostilizaban unos sobre otros uni-formando culturalmente la costa atlántica. Este es el caso del litoral de Río de Janeiro, inicialmente habitado por indios del marco lingüístico Macro-Ye y posteriormente por el pueblo Tupí procedente de la Amazonia, en tiempos de la llegada de los portugueses la tribu que habitaba la Bahía de Guanabara eran los tamoios dentro de la nación Tupinambá.

Los Tupinambá, al comienzo de su contacto con los portugueses, vivían en malocas. Una maloca es una casa comunal ancestral utilizada por los indígenas. Cada tribu consistía en alrededor de seis a ocho malocas y cada tribu podía alcanzar hasta los seiscientos miembros. El acceso y la salida de los individuos se realizaba a través de tres aberturas, dos ubicadas en los extremos y otra, en el centro de la construcción. Si bien los materiales con los que fueron construidos duraron, proporcionaban una buena renovación del aire y un refugio cómodo contra el mal tiempo o la lluvia. Se organizaban en su interior un área libre donde celebrar reuniones, consejo de jefes, ceremonias, comidas, las actividades religiosas dirigidas por los chamanes y fiestas, en áreas sujetas al ataque de grupos tribales hostiles, las malocas estaban rodeadas por una cerca de estacas.

En cuanto a la economía, los Tupinambá vivían de la caza, colecta y pesca, destacando el cultivo de mandioca y poseían materiales y equipamiento para el desarrollo de la agricultura. Se sabe que explotaban las salinas, cuya producción venderían posteriormente a los franceses cuando establecieron la colonia de Francia Antártica en la Bahía de Guanabara.

A pesar de tener raíces comunes, las diversas tribus que formaban el pueblo Tupinambá lucharon constantemente entre sí, impulsadas por un intenso deseo de venganza, que siempre resultó en guerras sangrientas en las que los prisioneros fueron capturados para ser devorados en rituales antropófagos.

Los estudios historiográficos hacen imposible concebir el escenario colonial como algo que va más allá de las granjas. Las aldeas y los asentamientos de indios cristianizados están ajardinados y con poca frecuencia estaban cerca del asentamiento colonial y políticamente constituían un territorio, caracterizado por el bosque oscuro, cerrado, tropical, por los campos con maleza, por los ríos. Todo ello definirá la toponimia de muchos lugares en Brasil. Los cronistas del siglo XVI, cuando se comienza a describir el paisaje de las colonias, en sus relatos omiten la visión del paisaje contruido por los indios y por tanto nos resulta difícil imaginar cómo era su relación con el paisaje.



Figura 5: La imagen fue retocada para eliminar todas las estructuras hechas por el hombre y dar la apariencia de un paisaje virgen a la fotografía se superpuso con la icónica frase del “Manifiesto Antropófago” de Oswald de Andrade, “Tupi o no Tupi: esa es la cuestión”. de 1928.



Figura 6: Vista de Río producto de una misión espía de Francia para invadir la Bahía en su proyecto de una Francia Antártica por Jacques de Van de Claye, 1579.

El 26 de enero de 1500 Vicente Yáñez Pinzón llega a la costa norte de Brasil concretamente al cabo de Santo Agostinho pero más tarde el 22 de abril de ese mismo año llegarán los portugueses a la actual ciudad de Porto Seguro (Estado de Bahía) para quedarse y tomar posesión de la llamada tierra de Veracruz, más tarde el 1 de enero de 1502 con la exploración del litoral sur se descubrió la bahía de Guanabara llamada “Ria de laneiro” pensando que se trataba de la desembocadura de un río, (ver figura 44 anejo histórico).

Los portugueses construyen un primer asentamiento en un llano bajo el Morro da Urca, al estilo tradicional portugués: casas encaladas en blanco a las que los nativos llamaron cariocas (casa blanca) y que posteriormente será el gentilicio de la ciudad. No será hasta 1592 cuando Tomé de Souza recomienda la construcción de una villa y fortaleza en un morro, Morro do Castelo, para garantizar la permanencia portuguesa frente a los indígenas y los franceses en 1555, que ocuparán la bahía de Guanabara hasta 1565, siendo expulsados por los portugueses.

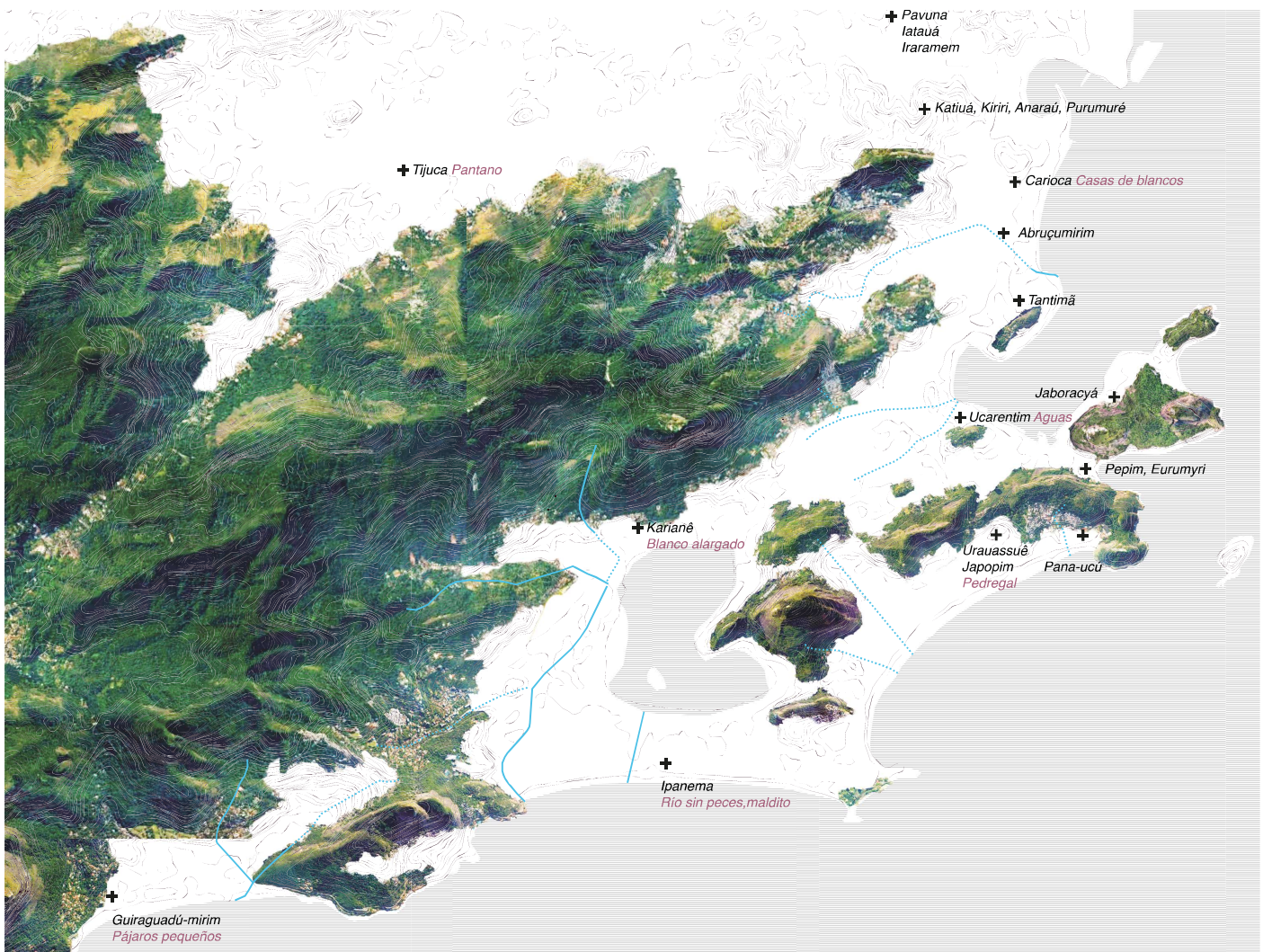


Figura 7: Plano de aldeas indígenas primigenias, y algunos de los significados por toponimia haciendo referencia al soporte físico. Elaboración propia.



Figura 7: Luis dos Santos Vilhena, 1775. De izquierda a derecha, de arriba a abajo se aprecian Morro de São Bento (existente), Morro do Castelo (demolido), Morro da Conceição (existente) y Morro de Santo Antônio (demolido).



Figura 8: 1799, William Alexander. Acueducto da Carioca y haciendas.

Morro do Castelo era el núcleo urbano permanente, no como el primigenio de Urca, siguiendo el modelo de fortaleza con muros en la parte baja y viviendas en la parte alta del morro con una naciente de agua. Habitar el morro garantizaba la vigilancia del poblado en la parte baja y de la bahía de Guanabara y por tanto el comercio naval. La villa fue constituida a partir de la topografía que fue clave para su estrategia de defensa. En la parte superior se delimita la ciudad con una muralla derivada de una intención netamente militar.

En el siglo XVII, la función del morro pasó a ser únicamente militar mientras el poblado que había en la parte baja pasó a tener 4000 habitantes y se extendió hacia el norte Morro de São Bento y hacia el interior al oeste donde aparecen ingenios y haciendas (*engenhos e fazendas*) como base del sistema colonial esclavista con la producción de caña de azúcar. Se forma en retícula entre los morros de São Bento, do Castelo, Santo Antônio y Conceição un enclave comercial donde las ideas sociales de dominio común son: explorar el territorio y sus riquezas naturales, defenderlo de los nativos y catequizar a los indios. En 1763 pasa a ser sede de vice reino, ello supone la mejora e implantación de infraestructura como paseos, plazas e iglesias como muestra del poder real y como parte de consolidación del poder sobre tierras colonizadas. En 1760 se deforestan valles para la plantación del café como fuente de ingresos ya que la extracción de oro proveniente de Minas Gerais había entrado en declive a mediados de siglo. Estas plantaciones se extendían fuera de los límites de la ciudad en *fazendas* y *chácaras*, deforestando gran parte de la Mata Atlántica originaria que rodeaba la ciudad.

El Acueducto da Carioca existente desde 1747 se considera la gran obra de ingeniería de la ciudad. Recogía aguas de arroyos del bosque de Tijuca atravesando un valle hasta Campo de Santo Antônio. El paisaje de la ciudad se representó en un documento histórico llamado *Prospecto da Cidade* (ver figura 46 anejo histórico) en el que aparece la planta, la bahía y la panorámica de la ciudad. En ese mismo año se construye la Iglesia de la Candelaria que destaca por su monumentalidad, y lenguaje barroco y neoclásico. La administración de Luís de Vasconcelhos se inicia en 1779 y será cuando se realice el primero en la lista de *aterros* -terrenos ganados al mar-, la Lagoa do Boqueirão, también el primer jardín público de Brasil, *Passeio Público*, proyecto del paisajista francés Auguste Glaziou, y se remodela el muelle del Largo do Paço donde se sitúa la futura residencia imperial con el chafariz construido en 1789, presidiendo la plaza. Napoleón, queriendo invadir Portugal, provoca el traslado de la familia real por decisión de D. João para salvar la monarquía portuguesa huyendo la madrugada del 27 de noviembre 1807 hacia Brasil. El 8 de marzo de 1808 se pudo contemplar una escena monumental; 32 buques de guerra, más unos 24 barcos mercantes, llegando a Guanabara tras tres meses de viaje. Con esta decisión 15000 portugueses de la corte se transfieren -en torno al 5% de la población portuguesa por aquel entonces- a Río elevando la población de la ciudad a 50000 habitantes. Como había falta de espacio, expulsaron a gran parte de la población especialmente la de origen africano. Esto va a ser determinante como primer paso por la lucha contra la esclavitud generando revueltas y aún más conciencia de unidad entre los negros. Como dato anecdótico: en todas las inmuebles donde había alojados miembros de la corte se fijaba el emblema PR (Príncipe Regente) que para el pueblo significaba *Ponha-se na Rua* también *Prédio Roubado* que se puede traducir como: Váyase a la calle y edificio robado. Hay que entender que este hecho supone una vez más un acto de dominación europeo sobre la población local y como inicio de los desplazados hacia lo que podríamos llamar periferia. La llegada de la corte impulsó el desarrollo, higienización y modernización de la ciudad especialmente en cuanto a un contexto monumental y en el ámbito cultural con la construcción de teatros, bibliotecas, escuelas, viviendas y palacetes, así como la renovación del *Paço Imperial* que pasará de residencia de la capitánía a residencia real.

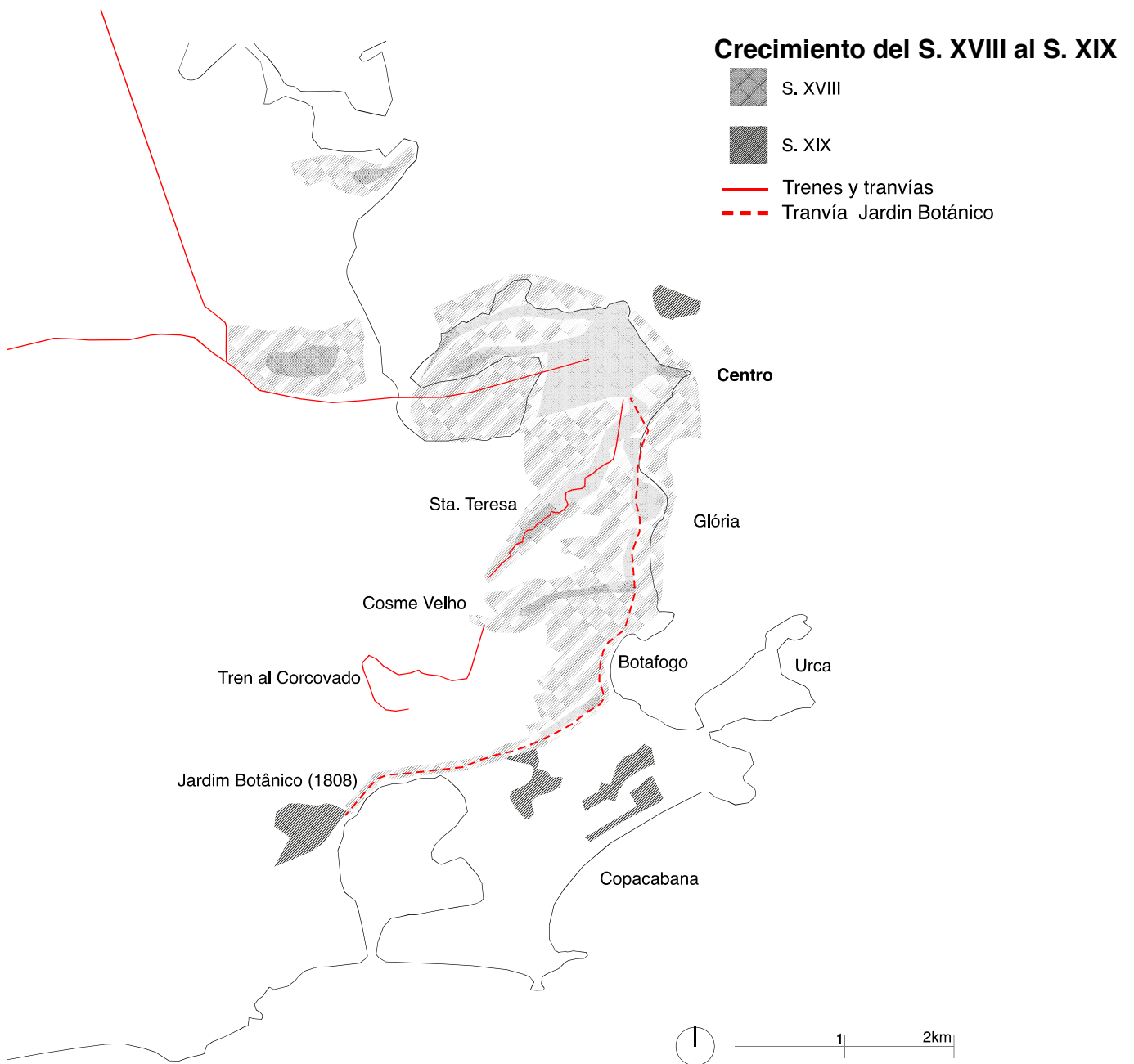


Figura 9: Elaboración propia a partir de planos históricos.



La independencia en 1822 y la riqueza proveniente del café no traen consigo intervenciones, las epidemias persistían por calles estrechas y patios, pero la ciudad se expandirá más allá de sus límites históricos siguiendo caminos preexistentes gracias a trenes y tranvías a partir de 1892 (anejo página 7), Tijuca, São Cristovão, Ipanema y Copacabana son suburbios que pasan a formar parte de la ciudad que tiene 200000 habitantes, definiendo la futura dirección de expansión hacia el sur en dirección a la Bahía de Botafogo y Urca. Es en esta época cuando se comienza a tener una visión de la ciudad como tal y por tanto sigue un planeamiento urbano, ya no hay que depender de capitanes, padres jesuitas y demás autoridades para poder intervenir, el urbanismo se profesionaliza, se destruyeron muchos *cortizos*, edificaciones que podrían asimilarse al estilo de vida de las corralas, porque eran edificaciones insalubres y eso iba en contra de la idea imperial de embellecer la ciudad. Pero la pretendida solución a un problema genera otro pues toda la población desplazada se irá a vivir a las favelas.

La Proclamación de la República de Brasil llegó mediante un golpe militar ocurrido el 15 de noviembre de 1889 que instauró la forma republicana federal presidencialista, poniendo fin a la monarquía parlamentaria del Imperio de Brasil y, en consecuencia, poniendo fin a el reinado del emperador Don Pedro II. El inicio de la industrialización proporcionado por la acumulación de capital de las exportaciones de café demandando reformas en la ciudad que ya contaba con 500 mil habitantes. Entre 1902 y 1906 bajo la alcaldía de Pereira Passos se demolieron 3000 edificios coloniales para dar lugar a lo que es hoy la Avenida Rio Branco que unía el puerto con la Avenida Beira Mar que daba acceso a la Zona Sul. Río se estructura inspirándose en el modelo haussmaniano imperante en la época queriendo romper con la idea de calles estrechas insalubres y conectar los puntos importantes de la ciudad mediante bulevares. El período que se extiende desde 1870 hasta 1902, representa para Río de Janeiro la primera fase de la expansión de la red urbana y un factor decisivo para eso fueron los tranvías y trenes que lo hicieron posible. La primera concesión a tranvías fue otorgada a la compañía norteamericana Botanical Gardel Railroad. Con la instalación de los tranvías, los vecindarios que estaban cerca de los ejes ferroviarios, cerca de los puertos y el centro de la ciudad tuvieron una mayor demanda para la instalación de fábricas. Al mismo tiempo, emerge un modelo ideológico que aún prevalece, la idea de que el estilo de vida moderno era la residencia junto al mar. Debido a estos factores aparece Copacabana, un lugar antes llamado Socopenapã y que designaba a toda esa Zona Sul actual, que en ese momento era un lugar alejado del centro de la ciudad. Era una playa entre mar y colinas.

El crecimiento industrial hace que surjan a su vez villas obreras junto a las grandes fábricas como es el caso de Nova América y Bangu. Ambas son hoy en día centros comerciales donde se ha mantenido su estructura. Al mismo tiempo se fundan numerosos, cafés, salas de baile, teatros, liceos y demás espacios culturales en la zona centro que vive el inicio de la era moderna con la demolición del emplazamiento histórico de Morro do Castelo en 1922 generando una gran planicie en la que primero se situaba un parque, y posteriormente daría lugar a la construcción del Aeropuerto Santos Dumont como símbolo de modernidad y progreso. A finales del siglo XIX se dividen en lotes las tres granjas pertenecientes a una única familia que abarcaban toda la extensión de la playa, Copacabana estaba integrada en el sistema defensivo de la ciudad y aparte de la construcción del fuerte, existían baterías en los morros de Leme e Inhangá, Copacabana es un barrio que puede verse como una síntesis de la ciudad de Río de Janeiro; la costa tiene una región más noble con lujosos edificios residenciales, que disminuyen en importancia a medida que camina hacia el interior, tiene una periferia formada por Avenida Princesa Isabel, Rua Prado Júnior y comienzo de Barata Ribeiro donde una población de bajos ingresos vive en apartamentos unidos y tiene pequeñas tiendas. También albergaba favelas como Morro do Chapéu y Mangueira y al mismo tiempo, tiene edificios exquisitos, en la Avenida Atlântica, donde vive una población de gran poder adquisitivo en edificios principalmente *art deco* que imperaría a partir de los años 20.

Figura 10 página anterior: Vista China, 1869, bajo este mirador solo se aprecia a la izquierda, el camino al Jardín Botánico. Gracias a este tipo de grabados típicos de la época, podemos apreciar toda la Zona Sur en un estado virgen.

Evolución histórica hacia el Sur

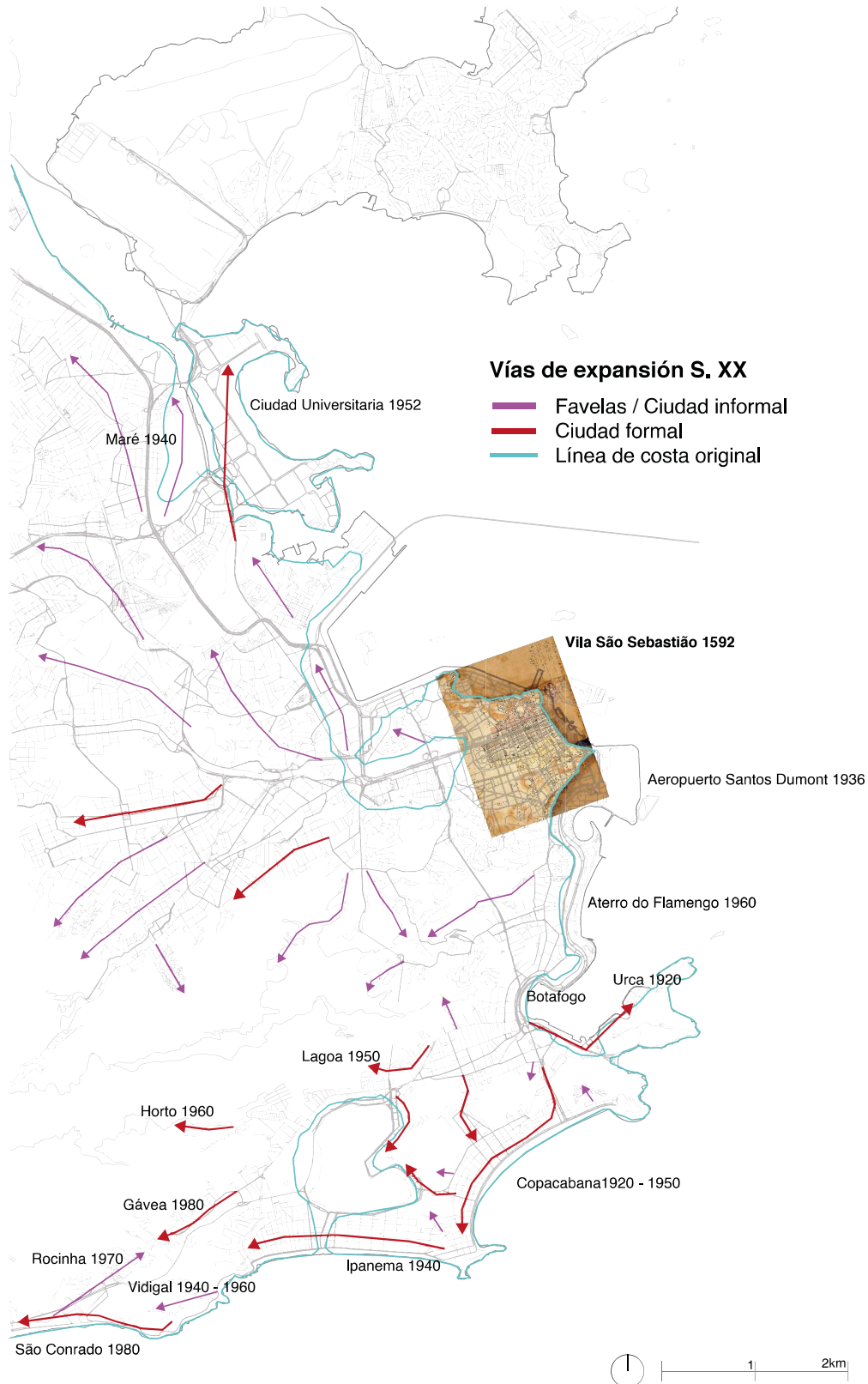


Figura 11: Elaboración propia a partir de datos de Prefeitura do Rio de Janeiro.

En el siglo XX se produce un gran crecimiento demográfico dada la emigración hacia las ciudades desde áreas rurales del interior del país y del Nordeste. Se produce un fenómeno que segrega a la población reservando las áreas privilegiadas para población de altos ingresos asentándose esencialmente en las playas de la Zona Sur, mientras que los inmigrantes se relegan a los morros, áreas alagadizas cerca de márgenes de los ríos, en línea de costa o sobre antiguos pantanos, áreas protegidas, alejadas del centro y con alto nivel delictivo.

En 1923 se inaugura el hotel Copacabana Palace, que será un elemento catalizador para el futuro desarrollo del barrio convirtiéndolo en un punto de convergencia para la alta sociedad carioca. De esta manera, las fincas que rodean el hotel se revalorizaron y se construyeron los primeros edificios de apartamentos, símbolos de un barrio moderno y elegante.

Posteriormente con la llegada de los años 30 comienza la construcción entre la Lagoa Rodrigo Freitas y el océano, lo que conocemos como Ipanema, la ciudad se expandía en la zona sur pero esta a su vez se encontraba mal comunicada. Los tranvías y túneles eran insuficientes dado el crecimiento poblacional y es que esta área había sido planeada como un lugar residencial exclusivo y de algún modo vacacional pero la población se estableció allí de forma permanente por la calidad de vida. Entre 1920 y 1940 la aportación de la industria al PIB brasileño aumentó del 20% al 43%, la economía ya no dependía de las exportaciones de café y algodón, el capital inversor extranjero inglés se sustituyó por el norteamericano dando lugar al Estado Novo de Getúlio Vargas en 1937 que se orientó cada vez más hacia la intervención estatal en la economía y en el nacionalismo económico, que provocó un fuerte impulso en la industrialización, y adoptó la centralización administrativa como marca para crear una burocracia de estado fuerte, hasta entonces inexistente. Llega el Plan Piloto a Río entre 1938 y 1948 cuyas premisas principales eran la expansión ordenada de la ciudad y ligar el norte con el sur descongestionando así el área central, basándose en teorías del automóvil e industriales como modelo para alcanzar la calidad de vida, modelos predominantes en la época; ampliar la producción y ofrecer muchos productos a un costo reducido permitía que más personas accedieran a bienes que, hasta entonces, les estaban vedados. Este sistema de producción contribuyó al surgimiento de la clase media y de los obreros especializados. Este proceso dejará dos grandes infraestructuras a la ciudad: el Aeropuerto Santos Dumont inaugurado en 1934 como paradigma de modernidad, rapidez, la conexión entre el mundo y el centro económico de Río, y el otro ejemplo sería la Avenida Presidente Vargas que vendría a ser un acto más populista que funcional ya que va a acabar convirtiéndose en una autopista que conectaría el centro con la zona norte lo cual hace que sea intransitable a determinadas horas del día. El proceso de urbanización en Copacabana se intensificó, aún más cuando en 1946 se permitió la construcción de edificios de 8 a 12 pisos. En 1950, Copacabana ya era independiente del centro de la ciudad, atrayendo centros comerciales y de ocio, estableciéndose como un centro urbano.

Entre 1962 y 1965 se construyeron dos nuevos tuneles que conectaban Botafogo con Copacabana. El barrio está en pleno auge, especialmente cultural con el aumento de la popularidad de su música, la bossa nova como reinención del samba. Sobre los morros del barrio acomodado surgen nuevas favelas, cuando empiezan a ser objeto de políticas de erradicación principalmente por intereses inmobiliarios, con la consecuente destrucción de viviendas y traslado de sus habitantes a polígonos de promoción pública. El problema ya alcanzaba una magnitud que no podría ser resuelto por estas políticas de oferta de unidades residenciales: no había inversiones suficientes para trasladar a una población que en Río de Janeiro, ya era de 3 millones de personas a finales de los años 60. Los problemas seguían; lejanía de los centros urbanos, del empleo, con altos costes de transporte para una población de bajísimos niveles de ingreso y, además, las relaciones de vecindad y solidaridad se difuminaban con la dispersión de los vecinos en los distintos polígonos. Muy a menudo el nuevo piso se transformó en un bien de consumo y gran parte de sus habitantes o inquilinos lo vendieron o traspasaron, volviendo a ocupar nuevas favelas. En el ámbito urbanístico, los espacios públicos del centro se deterioraron hasta niveles inadmisibles dado que se había llegado a un estado de no diversificación de usos, generando espacios de degradación social, marginalidad y delincuencia. El 21 de abril de 1960 el Distrito Federal se trasfiere oficialmente a Brasilia y en consecuencia Río de Janeiro dejará de ser la capital de Brasil y pasa a formar parte del estado homónimo. Este hecho no fue bien acogido por los cariocas y lo que de inicio pareció ser un asunto de reputación histórica pero acabó desencadenando un deterioro en la economía de la ciudad.



Figura 12: Hotel Copacabana Palace y Palacete de los Bernadelli a la izquierda, detrás del hotel asoma el Morro Inhangá que daría lugar a más palacetes.



Figura 13: Vista aérea de Ipanema, Arpoador a la izquierda, al fondo el Copacabana.

Desde comienzos de 1964 la economía de Brasil sufría graves problemas, la inflación era elevada y las diferencias políticas entre el presidente João Goulart y la oposición derechista aumentaba. Para las fuerzas armadas era importante forzar al presidente a renunciar y culminando en golpe de estado comienza la dictadura militar el 31 de marzo de 1964. El régimen se autoinstitucionalizó aprobando una constitución, la cual establecía un modelo de estado burocrático-autoritario. A finales de la década de 1960 la dictadura se consolida, la policía y Fuerzas Armadas comienzan a arrestar, torturar y asesinar opositores identificados como comunistas -se conocen como los años de plomo- al mismo tiempo se agudiza la segregación socio-espacial entre ricos y pobres y se desarrolla una época de exacerbación de las políticas de construcción de carreteras; se construye el Aterro do Flamengo con los escombros de la demolición del enclave histórico de Morro do Castelo. Este parque lineal gana terreno extendiéndose a orillas de la Bahía de Guanabara y combina con una autopista que liga la Zona Sur al Centro. Estos procesos tuvieron como resultado la expansión de la ciudad, de forma discontinua y desigual, la creación de una ciudad zonificada que segrega espacialmente en la localización de sus diferentes clases sociales. El urbanismo que se desarrollaba en ese momento en el mundo occidental se movía con los mismos parámetros, caracterizados por un abandono de las visiones formales de la ciudad y de las preocupaciones por sus tipos de tramas, así como por poner el acento en la expansión urbana y en las actuaciones de generación de valor en los territorios periféricos como va a ser Barra da Tijuca al suroeste, sobre la construcción de las denominadas redes arteriales viarias.

C. Doxiadis, que llegó a denominar la nueva práctica urbanística con el nombre de "ekística", para poner de relieve que su objeto de trabajo era otro diferente de la ciudad tradicional, a la que denomina estática en contraposición a la nueva realidad, que él llama "dinápolis", y que otros llamarán megalópolis, áreas metropolitanas o conceptos análogos. Bajo esta concepción propone un plan para Río, caracterizados por análogas mallas viarias de vías rápidas, que crean condiciones de crecimiento multidireccionales, y potencian sectores urbanos autónomos de la ciudad que, tarde o temprano, serán absorbidos por su crecimiento. (Andreatta, 2007)

Presionados por el aumento de los alquileres, respaldados por la recuperación de los derechos civiles y de muchas acciones rápidas, colectivas y organizadas, decenas o centenas de personas ocuparon los suelos vacantes y delimitaron sus parcelas.(Berenstein y Vaz, 2003)

Las construcciones se solidifican abandonando materiales como la chapa o la madera, sustituyéndolas por albañilería en un proceso de construcción mucho más organizado en el que se incluyen las redes de saneamiento y suministro ya que gracias a los movimientos sociales el miedo a la demolición cada día estaba un poco menos presente.



Figura 14: “Lina Bo Bardi. Tupi or not tupi Brasil, 1946-1992” El pigmento rojo es característico de los pueblos Tupinambá por diferentes usos tradicionales, cuya obtención proviene del Pau brasil, un árbol que dio nombre al país. En la imagen sobre edificios en el barrio de Urca (Río de Janeiro) ¿Dónde quedan relegados los pueblos nativos en la sociedad posmoderna?.



Figura 15: Barra da Tijuca hoy en día siguiendo el modelo de ciudades como podría ser Miami, con artificios de modernidad como edificios de apartamentos, campos de golf y centros comerciales.

Los años 70 llegan con la crisis económica del petróleo unida a la gran inflación provocando mayores flujos migratorios principalmente provenientes del Nordeste hacia las grandes ciudades. Al llegar no tenían dinero ni para pagar un alquiler y siguen por tanto la tendencia de construir sus propias casas con los medios disponibles produciéndose un aumento en el número de favelas o comunidades en dirección oeste y norte en la región conocida como Baixada Fluminense, toda esta demanda habitacional como de costumbre no se resolvió por parte de las instituciones generando una vez más el aumento de la desigualdad y diferenciación entre las áreas norte y sur. A su vez se construyen grandes infraestructuras como en 1974 el puente que une Río con la ciudad al otro lado de la Bahía, Niterói, o el metro en 1979 lo cual supuso un gran avance en cuanto a movilidad urbana. Abajo se muestra el aumento de la población en Río desde 1950 hasta 1990 y la población en favelas que continuará creciendo pese al sucesivo empeño de la administración por destruirlas y un realojo hacia conjuntos habitacionales en condiciones muy precarias llegando a ser peor que seguir en la favela.

Año	Población en favelas	Población urbana
1950	169.305	2.336.000
1960	335.063	3.307.167
1970	554.277	4.251.918
1980	718.210	5.090.700
1990	977.768	5.536.179

Fuente: IBGE e Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente.

Al comienzo de los años 80 con el proceso de apertura política y el fin de la dictadura militar, las políticas oficiales de vivienda pasaron a ser menos autoritarias. Con la redemocratización del país el 15 de marzo de 1985, las propuestas de urbanización, que los habitantes de las favelas reivindicaban desde hacía tiempo, se incorporaron a las políticas federales de legalización:

Los habitantes de favelas pasaron a considerarse trabajadores y no sólo marginales y, la favela comenzó a percibirse como el resultado lamentable de un desarrollo industrial y de un crecimiento rápido y sin planeamiento.(Berenstein y Vaz, 2003)

En la década de 1980 también se produce otro hecho significativo, la población de la ciudad se estabiliza disminuyendo el crecimiento demográfico pero el nivel de pobreza aumenta y por consiguiente en las favelas, remarcando la mendicidad a nivel de calle de los sin techo, el empobrecimiento de la clase obrera urbana agravado todo ello por el continuo cambio de moneda y consecuencia de su inflación.

El espacio en las favelas escasea y comienza un proceso de verticalización en las comunidades más consolidadas, desarrollándose un mercado inmobiliario que sustituye progresivamente a los moradores más pobres por una clase media-baja, al cobijo de grandes infraestructuras lineales, poniendo en tela de juicio los residuos inconexos producto del modelo de ciudad de autopistas como consecuencia de la globalización y el post-fordismo que germinan en un alejamiento del “Modelo Los Ángeles”, de la dispersión urbana a gran escala y la aparición de los “artefactos de la modernidad” (centros comerciales, autopistas, edificios de apartamentos cerrados). Es preciso señalar que ese alejamiento se produce gradualmente en políticas que promueven espacio público esencialmente hasta nuestros días, y aún así en cualquier ciudad brasileña seguimos viendo en gran cantidad los llamados artefactos de modernidad. El verdadero plan de urbanización sistemática de las favelas comenzó en 1994 cuando la recién creada *Secretaría Municipal Extraordinaria de Habitação* acometió, entre otros programas, el denominado «Favela-Bairro» que entendió que transformar las favelas en barrios era algo fantasioso y se redujo a elaborar programas dotacionales de infraestructura y urbanización beneficiando a un centenar de favelas de las alrededor de 900 existentes por aquel entonces. En paralelo a estos procesos de urbanización se gesta una renovación cultural, esencialmente musical con el nacimiento del funk carioca, una cultura que se populariza también en las clases altas llegando hasta nuestros días, que se enorgullece del sentido de pertenencia a la favela y concienciación del sentido de etnias producto del mestizaje no europeo y por tanto no dominantes, la ostentación e incluso exaltación de la violencia y crítica al Estado. A finales de la década de 1990 Brasil se situó en la quinta posición entre los países más poblados (China, India, Estados Unidos e Indonesia) participando con el 2,8% en la población mundial. Entre 1991 y 2000 se percibe una nítida disminución del flujo tradicional hacia el Sureste lo que significa que la población urbana aumenta en las capitales del Nordeste y se reduce la inmigración hacia los polos como Río y São Paulo. Este hecho va de la mano a la estabilización económica del Plan Real impulsado por gobierno del presidente Itamar Franco (1995-2003), y posteriormente Brasil se posicionará como una de las economías emergentes del grupo BRICS que más creció durante los mandatos de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2011). Durante su gobierno se impulsaron múltiples medidas para combatir la pobreza y la desigualdad entre brasileños. En Río se ampliará el metro y se modernizará la infraestructura de la ciudad haciendo especial hincapié en los aspectos medioambientales y la conservación integral de la ciudad, llegándose a presentar como candidata a grandes eventos deportivos de forma más o menos irresponsable ya que el país debería haber atajado problemas aprovechando la bonanza económica. Dilma Rousseff (2011-2016) continua en la línea de Lula pero la economía comenzó a desacelerarse, la presidenta pierde popularidad teniendo que hacer frente a numerosas protestas como las Jornadas de Junio de 2013; A las protestas por las subidas en las tarifas del transporte público y la oposición creciente a la celebración de los eventos deportivos internacionales a todo esto se le suma la acusación al gobierno por numerosos casos de corrupción llevándolo a su dimisión. La presidenta será destituida mediante un impeachment asumiendo el poder Michel Temer (2016-2019) con un gobierno caracterizado por el inmovilismo ante una caída económica. La celebración del Mundial de Fútbol y las Olimpiadas llegó y con ella un lavado de imagen de la ciudad reformando puntos clave de la ciudad especialmente en el Centro, demolición de favelas como Vila Autódromo para construir en las inmediaciones el Parque Olímpico. Un lavado de imagen que trae muestras de arquitectura contemporánea e intervenciones urbanas, pero que claramente pretendía mostrar una escenografía errónea de la ciudad llegando a interrumpir la comunicación mediante autobuses entre Zona Norte y Zona Sur los días de Olimpiada, o gestos como la colocación de barreras acústicas pintadas para ocultar favelas en la autopista que liga el aeropuerto internacional con el Centro (Linha Vermelha). Desde luego ocultar la pobreza no será el mejor método para combatirla.

Actualmente Brasil y en consecuencia Río atraviesa una etapa económica y política convulsa, el valor del Real baja progresivamente, que culmina con la llegada al poder en 2019 de la ultraderecha tras las elecciones de 2018. Pese a ello la actividad artística y los movimientos sociales están más vivos que nunca poniendo al gobierno en tela de juicio prácticamente a diario dadas sus desacertadas políticas sociales, económicas y medioambientales.

#7

Paisaje cultural

7. Observar el paisaje cultural

El paisaje es para ser observado y este enunciado no requiere demostración, el historiador John Lewis (2004) no habla de paisaje natural sino de paisaje hecho por humanos, lo que se conoce como paisaje cultural. Los seres humanos generamos juicios sobre lo que vemos y por tanto sobre el paisaje; es feo, bonito, peligroso, verde...la propia palabra paisaje nos conduce a ideas preconcebidas relacionadas con algo que ha de ser agradable de ver, donde los humanos sienten conexión con la naturaleza, ideales de relajación etc...el paisaje tiene una lectura y por tanto un significado cultural, puede leerse pero es complicado porque generalmente lo encontramos desordenado porque no tiene unas reglas para ser leído, y generalmente, la población no sabe leer el paisaje y por ello se cometen errores en la construcción de la relación humana con este. La solución estaría en concienciar culturalmente de la importancia del paisaje urbano en lo cotidiano, pero esto es bastante complicado partiendo de la base de las propias escuelas de arquitectura donde el paisajismo es una asignatura relegada a un segundo orden y en muchos de los casos se enfoca en un proyecto paisajístico en vez de aprender a analizar y leer el paisaje.

Río fue el primer paisaje cultural aceptado por la Unesco en 2012 bajo el título *Paisaje carioca entre la montaña y el mar*, la idea del paisaje cultural urbano tiene que mostrar que la ciudad como patrimonio puede ser algo mucho más diverso que el enfoque histórico o que el enfoque excluyente realizado desde los centros históricos, y debe proporcionar una visión ampliada del patrimonio. La declaración de la Unesco más que destacar la belleza de la ciudad implica directamente la construcción de instrumentos de gestión compartida basados en la idea de paisaje.

A pesar del reconocimiento internacional de las bellezas y el paisaje de la ciudad históricamente uno de los elementos fundamentales de su identidad, el proceso de aplicación y construcción del expediente de registro estuvo impregnada de restricciones y barreras. La dificultad para enmarcar el sitio propuesto dentro de las tipologías existentes en la Unesco, asociado a la incredulidad de construir un modelo de gestión según los modelos aceptados sectores más conservadores las señalaron como una barrera importante.
(Winter, 2016: 4)

PAISAJE CULTURAL UNESCO





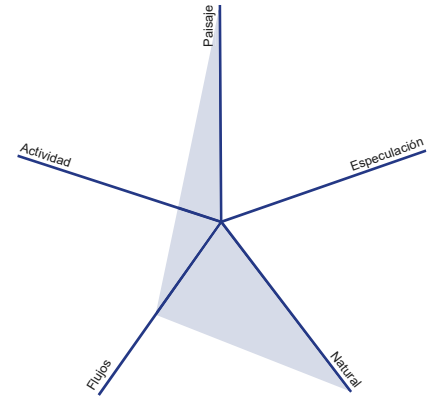
	Área declarada 5132 ha		Área de estudio
	Área de afección 7248,8 ha		Parque Nacional da Tijuca



Figura 16: elaboración propia en base a la declaración de Paisajes Cariocas entre la montaña y el mar por Unesco.

Urca / Pão de Açúcar

Esta área es una imagen pública de la ciudad principalmente por sus hitos y bordes; Pão de Açúcar es el hito más notorio y una de las imágenes más representativas de la ciudad cumpliendo todo lo que un hito ha de tener, es decir, ser un punto de referencia exterior al observador, de una forma sencilla característica, visto desde muchos ángulos, pero a su vez, también ejerce de borde con sus paredes de granito y la vegetación en partes escarpadas. Por otro lado tenemos bordes que dan a la bahía y que son puntos de reunión, pequeñas playas, Mureta da Urca (paseo junto al mar) que como vemos confluyen con sendas porque “la gente observa la ciudad mientras va a través de ellas” (Lynch: 1998, 62).



▼ Hitos ● Nodos ■ Sendas ▤ Bordes ■ Barrios

Lo que se propuso en el caso de Río de Janeiro no fue un modelo tradicional de centro histórico, de hecho, el centro histórico de la ciudad ni siquiera estaba en el área propuesta, el camino elegido se decidió después de una lectura de la ciudad utilizando la idea de paisaje cultural: “*Cuando la Unesco creó la tipología de Paisaje Cultural en 1992 buscó crear elementos para resolver un problema que se hacía cada vez más evidente: la dicotomía entre la naturaleza y cultura en la lista del Patrimonio Mundial.*” (Winter, 2016: 5) En un momento en que los debates sobre desarrollo sostenible y medio ambiente alcanzaron reflexiones sobre el patrimonio mundial, se hizo evidente la rígida división entre naturaleza y cultura, que planteaba varios problemas. Según el modelo adoptado y de sus objetivos, para la Unesco, paisaje cultural se convierte en sinónimo de naturaleza y cultura asociadas, y la obligación de señalar la relación entre los dos es entendido como fundamental para la atribución de valor. En esta concepción, cualquiera que sea el tipo de paisaje cultural, o la tradición incorporada, el foco central, según el enfoque de la Unesco, debería mostrar cómo la naturaleza y la cultura están asociadas. Hay tres clasificaciones como nos explica Rafael Winter en su investigación:

Desde una definición tan amplia y apuntando a una mayor objetividad para el reconocimiento y asignando valor a estos paisajes, se dividen en tres tipos distintos:

- 1) el paisaje claramente definido, el creado intencionalmente por el hombre, representado en el parques y jardines;*
- 2) el paisaje esencialmente evolutivo, que resulta de la acción del hombre como respuesta al entorno natural, reflejando el proceso evolutivo de la sociedad;*
- 3) es el paisaje cultural asociativo, aquel cuyo registro se justifica por los valores asociados para ella, mucho más que por sus transformaciones físicas y su agencia.* (Winter, 2016: 5).

La declaración de la Unesco dentro de la tipología de paisaje cultural, que existe desde 1992 para el registro de tipos específicos de sitios que resaltan la relación entre naturaleza y cultura, planteó una serie de preguntas sobre los límites teóricos y prácticos de esta tipología. En consecuencia, el proceso de registro de la ciudad, al mismo tiempo en que tuvo que lidiar con la construcción de valor para el sitio, se vio obligado a dialogar con estos límites y posibilidades de la tipología de paisaje cultural dentro del Centro de Patrimonio Mundial, hasta el punto de dar lugar a la idea de paisaje cultural urbano, subtipo aún no reconocido oficialmente, pero que plantea la cuestión del paisaje urbano al mismo tiempo que otros sectores de la Unesco estaban desarrollando un nuevo enfoque. El caso de Río fue seleccionado según dos (V y VI) criterios culturales marcados por la Unesco son:

(V) Ser un ejemplo eminente de una tradición de asentamiento humano, utilización del mar o de la tierra, que sea representativa de una cultura (o culturas), o de la interacción humana con el medio ambiente especialmente cuando este se vuelva vulnerable frente al impacto de cambios irreversibles.

(VI) Estar directa o tangiblemente asociado con eventos o tradiciones vivas, con ideas o con creencias, con trabajos artísticos y literarios de destacada significación universal. (El comité considera que este criterio debe estar preferentemente acompañado de otros criterios).
(Criterios de selección Unesco, 2004)

Por otro lado están los criterios naturales o ambientales que no se aplicaron al caso por tratarse de paisaje cultural aunque también podrían haberse aplicado, la naturaleza aquí está totalmente dominada y controlada por el ser humano siguiendo los preceptos estéticos y sociales valorando

el aspecto de intervención y dominio sobre la naturaleza, constituyendo una imagen de la ciudad:

En el caso de la atribución de valor por el registro del sitio, relaciones socioespaciales que están en el centro de atención. El paisaje es el resultado de esta relación. Son estas relaciones socioespaciales las que constituyen el valor universal y excepcional. En este sentido, los instrumentos de protección y gestión también deben pensarse desde de eso y librarse del fetiche. (Winter, 2016: 17).

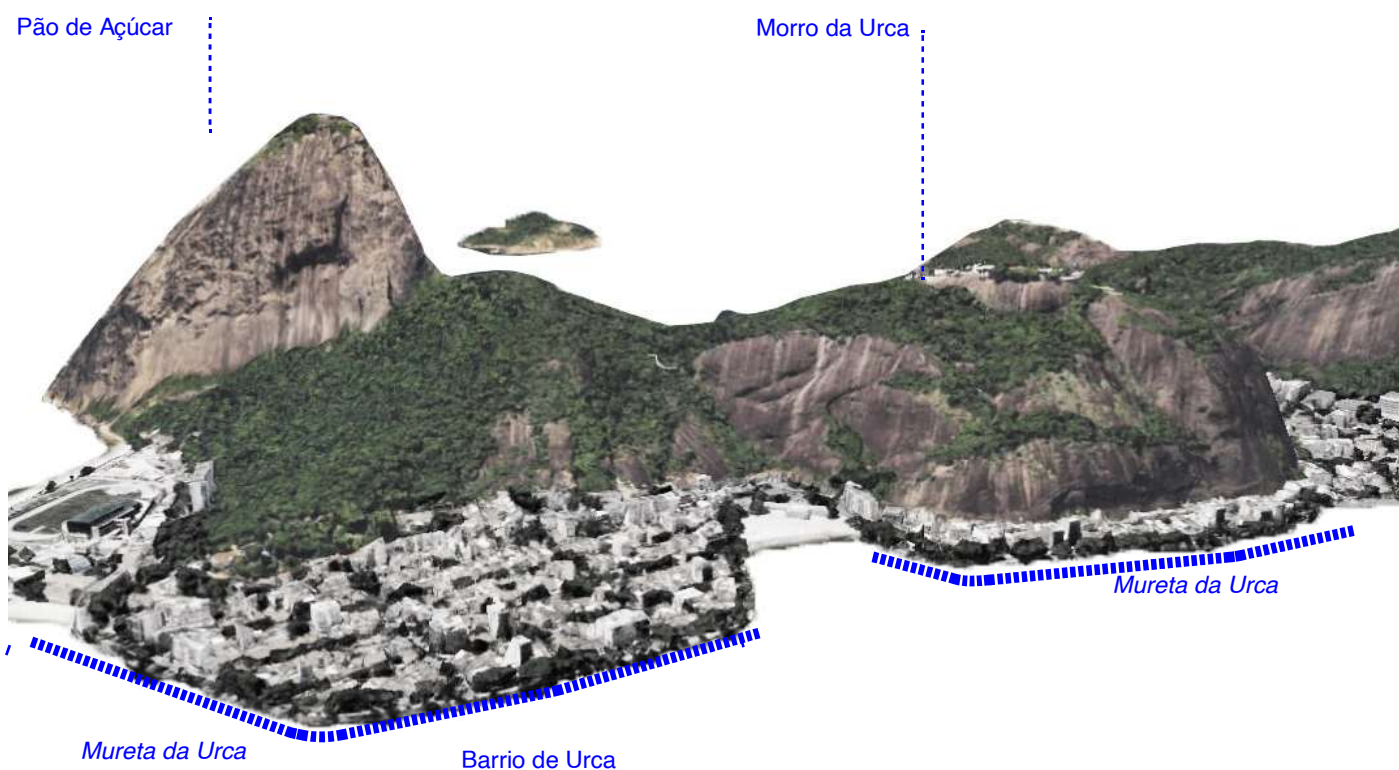


Figura 17: Barrio de Urca en 1919 cuando solo estaban edificadas las dependencias militares.

Figura 18: Barrio de Urca, reúne barreras que a su vez son parte de la imagen de la ciudad, como la *Mureta da Urca*.

En relación al paisaje como elemento de inversión económica, hablamos de desigualdades paisajísticas cuando no se trata igual a los suburbios de raza negra en su mayoría, que a los de mayoría blanca con viviendas y jardines, como en el caso de Estados Unidos, imitando a los ranchos legitimando su convicción de fundadores de la patria, lo cual es un gran error evidentemente apoyado históricamente por movimientos sociopolíticos, de nuevo vemos como las ideas preconcebidas culturalmente nos llevan a actuar tras observar, el paisaje nos hace reflexionar sobre la sociedad en la que vivimos, paisaje es por tanto, conquistar la geografía en un contexto sociocultural.

“Observar las ciudades puede causar un placer particular, por corriente que sea la vista” (Lynch, 1998: 9) La ciudad es construcción del espacio a gran escala, nada se experimenta en sí mismo sino en función de recuerdos o situaciones vividas vinculadas a significados en la ciudad “secuencias de acontecimientos que llevan a ello” (Lynch, 1998: 9) por tanto es tan importante la parte observadora que participa y vive en ella, como la parte física, el soporte físico con capacidad de generar una imagen nítida o estructura eficaz reconocible que es lo que da un mayor carácter identitario a la ciudad desempeñando por tanto una función social:

Un paisaje llamativo es el esqueleto que aprovechan muchos pueblos primitivos para erigir sus mitos de importancia social, los recuerdos en común, la patria chica, han sido a menudo los primeros y más fáciles puntos de contacto. (Lynch, 1998: 13).

Así un habitante de Río al vivir en una ciudad con un paisaje llamativo y claramente reconocible desarrollará con mayor probabilidad un sentimiento de identidad propia del lugar en que le será útil para su desarrollo individual, por ejemplo en comparación con otro de São Paulo en el que el paisaje no es fácilmente reconocible a primera vista si no se conoce el lugar. Una imagen eficaz aporta al ciudadano con probabilidad un sentimiento de conexión con el ambiente que le rodea “seguridad emotiva cuando el hogar no solo es familiar sino también característico” (Lynch, 1998: 12), por lo contrario la sensación de desorientación provoca miedo, miedo a perder la seguridad, nuestra identidad. Cuando hablamos de paisaje cultural, es una vez más, una elaboración de la imagen resultado de un proceso entre observador y su medio físico, generando distinciones y relaciones con el medio mediante organizaciones, distinciones legales, dotándolo así de significado acentuando una imagen o significado. Por tanto vemos que ya las distintas visiones en función de diferentes observadores se unifica de alguna manera al estar bajo esa distinción y significado de paisaje cultural como una coincidencia fundamental entre los miembros del grupo “Son estas imágenes colectivas que demuestran el consenso entre individuos, las que interesan a los urbanistas que aspiran a modelar un medio ambiente que será usado por un gran número de personas” (Lynch, 1998: 16).

La imagen pública de una ciudad es un producto de muchas imágenes individuales consensuadas inconscientemente como comunitarias aproximándose a un concepto de significado social de una zona, función, historia, toponimia,. Muchos ciudadanos no tienen una imagen consensuada de su ciudad como en el caso de Río, vemos esto generalmente en ciudades difíciles de estructurar, de difícil orientación, sin una topografía claramente evidente a ojos de todos así como la destrucción o soterramiento frecuente de arroyos y demás elementos naturales, en ciudades que han sido una acumulación de poblaciones diferentes, el ejemplo de esto es una vez más São Paulo, lugar del que es difícil definir una imagen concreta de la ciudad más allá de los rascacielos porque carece de sectores diferenciados aunque un punto a su favor es que si tiene algunos sectores distintivos sobre el resto, y esto también ocurre en Río y es que a veces es difícil describir o diferenciar sus partes, pero hasta en un conjunto aparentemente caótico sus habitantes son capaces de definir una pauta, una manera de reducir la realidad a conceptos más fáciles y manejables como clave para habitar la ciudad.

#8

Relación naturaleza y ciudad

8. Relación naturaleza y ciudad

En ese paso de la vida rural a la urbana generalmente se olvida la parte buena de la vida rural que es entre otras la relación con el entorno natural, la producción a pequeña escala en huertos para consumo propio. Las intervenciones paisajísticas en las ciudades se dejan llevar por estéticas formalistas dejando atrás dinámicas naturales abriéndose un conflicto en cuanto a la percepción de la naturaleza y el verdadero sentido de los parques urbanos; ¿Va más allá de la estética? ¿Tienen una función medioambiental? Distinción entre campo y ciudad, cómo han de coexistir naturaleza y ciudad.

Dada la fragilidad de la Tierra como organismo vital, hemos comenzado a entender que para vivir inmersos como criaturas biológicas dentro de sus límites y ser conscientes de compartir ese organismo vital que es el planeta, con otras formas de vida no humanas necesarias para el equilibrio y funcionamiento del organismo, debe haber interdependencia. Algunos pensadores como Lewis y McHarg demuestran que las bases para asentamientos humanos no son otras que los largos procesos de evolución naturales que han configurado la Tierra. El desarrollo interconectado de los procesos naturales de la Tierra son lo que permite la vida y da lugar al paisaje físico. El habitante urbano, percibe los estímulos tales como calles, plazas y demás elementos urbanos cuya base formal proviene de diseños formalistas dando prioridad a cuestiones estéticas independientemente del lugar del mundo, pero hay una infraestructura de la ciudad que no es capaz de ver lo que yace bajo la superficie, u otra que solo se vería desde el cielo, los lugares abandonados, la industria, el frente marítimo. También existe un tercer paisaje vernáculo escondido en callejones, jardines interiores, patios, los tejados y cubiertas como resultado de la acción de fuerzas culturales espontáneas y tradiciones constructivas que responden a imperativos de necesidad. Las fuerzas que configuran el paisaje vernáculo tienen mucha relación con el paisaje fortuito, ambos se han desarrollado con una mínima interferencia de la autoridad. Existen así dos tipos de paisaje; formalista y natural, el primero se ha considerado como máxima expresión cívica, mientras el segundo representa la vitalidad de los procesos naturales y sociales alterados que actúan en la ciudad.

A pesar de esto, el segundo tipo de paisaje se considera terreno baldío conveniente de renovación urbana y aunque el terreno desocupado tiene una flora y fauna más rica que el de un parque urbano sin embargo todos los esfuerzos se dirigen a la supresión del natural, remplazando y reduciendo la diversidad más que aumentándola. El paisaje formalista se ha impuesto sobre la diversidad natural original. Obviamente el paisaje urbano formal tiene un lugar consolidado en la ciudad, una expresión de poder, de persistir en el tiempo. Debemos buscar una visión ecológica porque el diseño formal en el que vivimos no se ha ocupado de las fuerzas innatas que perfilan el entorno ni de las comunidades multiculturales que hoy son norma en las ciudades. El paisaje natural se divisa sobre los edificios o al final de las calles, formando un borde sólido entre lo urbano y lo no urbano, pero esto es producto tanto de fuerzas socioeconómicas como de limitaciones físicas de la tierra. La ciudad moderna es producto de sistemas de transporte, fuerzas mercantiles y los diseños formales ya citados, una escala más relacionada con el automóvil que con el peatón en la que predomina la vivienda en bloque. La velocidad ha dado lugar a las autopistas que conforman límites artificiales impenetrables llegando a separar ciudad de naturaleza, calles vencidas por el tráfico, enlaces entre autopistas, nodos no pensados para el peatón pero sí para el humano que transita en medios de transporte surcando distancias de un punto a otro, un paisaje esterilizado por falta de coordinación entre la administración pública y la inversión privada, una zonificación restringida por bordes que inhibe la relación humana en conclusión un paisaje improductivo.

La ciudad y la no ciudad se excluyen mutuamente, la naturaleza está asediada, escasea en la ciudad y pasa a convertirse en algo valioso -es una disociación mental- se nos olvida que lo natural opera como un organismo integrado independientemente de su localización. El ambiente urbano nos aísla de los procesos naturales y por tanto humanos que sostienen la vida, por eso deberíamos respetar las especies que florecen en lugares no transitables donde los humanos no pueden entrar. Se suelen dar en los bordes de autopistas o lugares semipúblicos donde la maleza crece establecida por sí misma y a menudo relacionada con la región. Los diferentes tipos de paisaje son consecuencia de procesos dinámicos; elevación, erosión, ciclo hidrológico, diversidad de seres vivos entre ellos el humano como elemento que cambia el paisaje en cuanto a la percepción y la

antropización del mismo. Colonizamos los elementos geológicos y los sometemos a preceptos estéticos arraigados en la mente del público y poniendo en juego preceptos de equilibrio natural y aspecto virgen del entorno. El paisaje pasa a ser un debate entre estética, grandeza, problemática resultante de procesos urbanísticos e inmobiliarios, y también conflictos turísticos. Hacer que el monumento geológico sea visitable con lo que ello supone porque hay que garantizar una seguridad para el visitante olvidando el equilibrio medioambiental y estructural de elementos naturales formados durante cientos de miles de años, cuando un área natural se urbaniza ya no vuelve a recuperar su valor natural por mucho que se efectúe un proceso de desurbanización el suelo queda sin los elementos minerales para que la vegetación vuelva a surgir como entonces.



Figura 19: Paisaje vernáculo en el barrio de Santa Teresa, mezcla entre favelas y casas de inicios del S. XX.

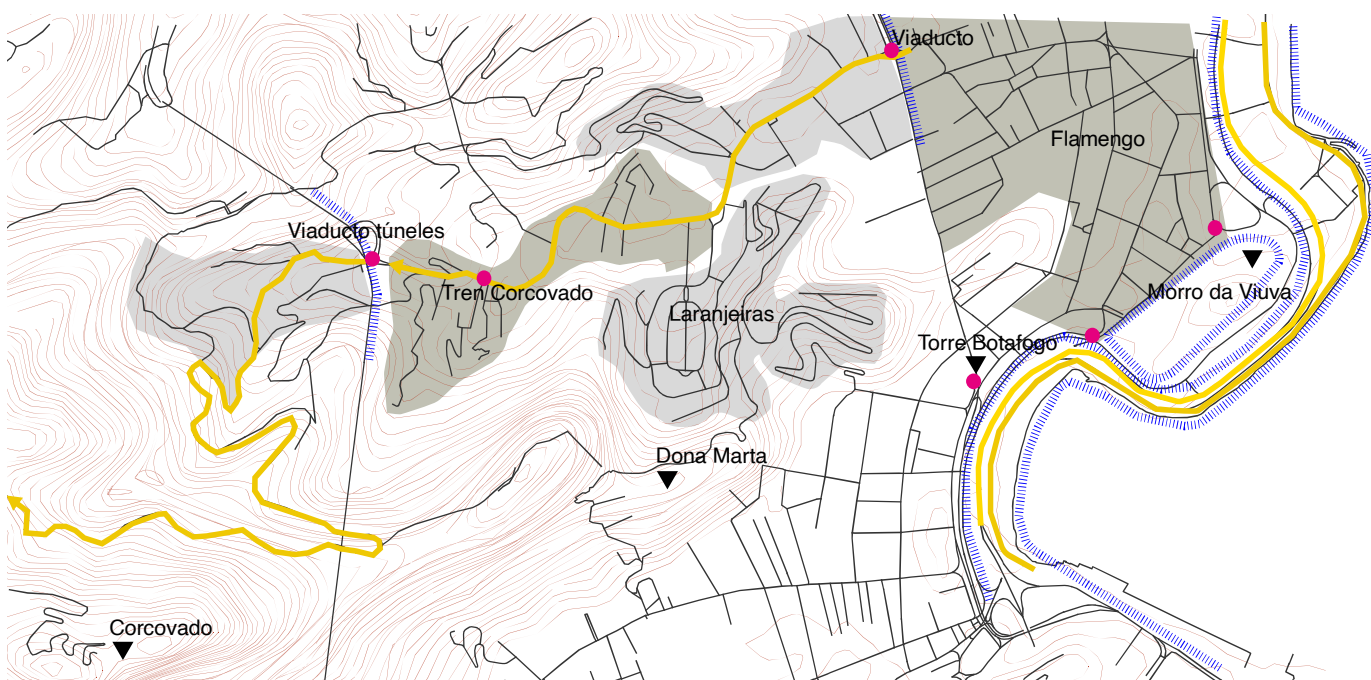


Figura 20: Elaboración propia a partir de los diagramas de Kevin Lynch. Los hitos más significativos en el eje de Cosme Velho (de izquierda a derecha) son Corcovado, Dona Marta, Torre Botafogo y Morro da Viúva, todos los barrios se organizan siguiendo la misma senda y la topografía.

Largo do Boticário

Ubicado en el barrio de Cosme Velho, es una muestra de arquitectura neocolonial de principios de siglo XX en total abandono producto de la década de los 70 y su negacionismo hacia lo histórico, hacia lo vernáculo. El lugar se ha convertido en un reclamo ya que se encuentra cerca de la estación de tren que sube al Corcovado como un punto de exploración urbana alternativa al circuito turístico oficial. Se accede por un callejón *beco*, flanqueado por otras casas del siglo XIX y un puente que cruza el Río Carioca dando acceso a la plaza, lo que se conoce como *largo*, que en realidad es el ensanchamiento de una calle. La toponimia se debe a un afamado boticario del centro de Río que compró estas tierras en 1831, pero no fue hasta 1920 cuando se construyeron las casas actuales que desgraciadamente se encuentran en un lamentable estado de conservación y sólo una de ellas ocupada.

El barrio de Cosme Velho está marcado por la historia. Todo comenzó con el cultivo de maíz en el siglo XVI cuando las tierras que formaban parte de la selva de Tijuca se transformaron en plantaciones labradas por esclavos. El barrio a su vez tiene un valor añadido por su pasado turbulento relacionado con la esclavitud. Las aguas que bajaban del río servían de abastecimiento fundamental para la ciudad hasta soterrarse parcialmente en el siglo XX. Barrio bohemio donde vivieron artistas, entre ellos el escritor Machado de Assis, porque fue uno de los lugares de recreo preferidos por los aristócratas desde el siglo XIX por la cercanía a la selva, conexión con la naturaleza por medio de numerosos jardines y patios, unido a la visión romántica del lugar dejando un valioso patrimonio neocolonial, neoclásico y modernista, que en muchos casos se encuentra en situación de ruina.

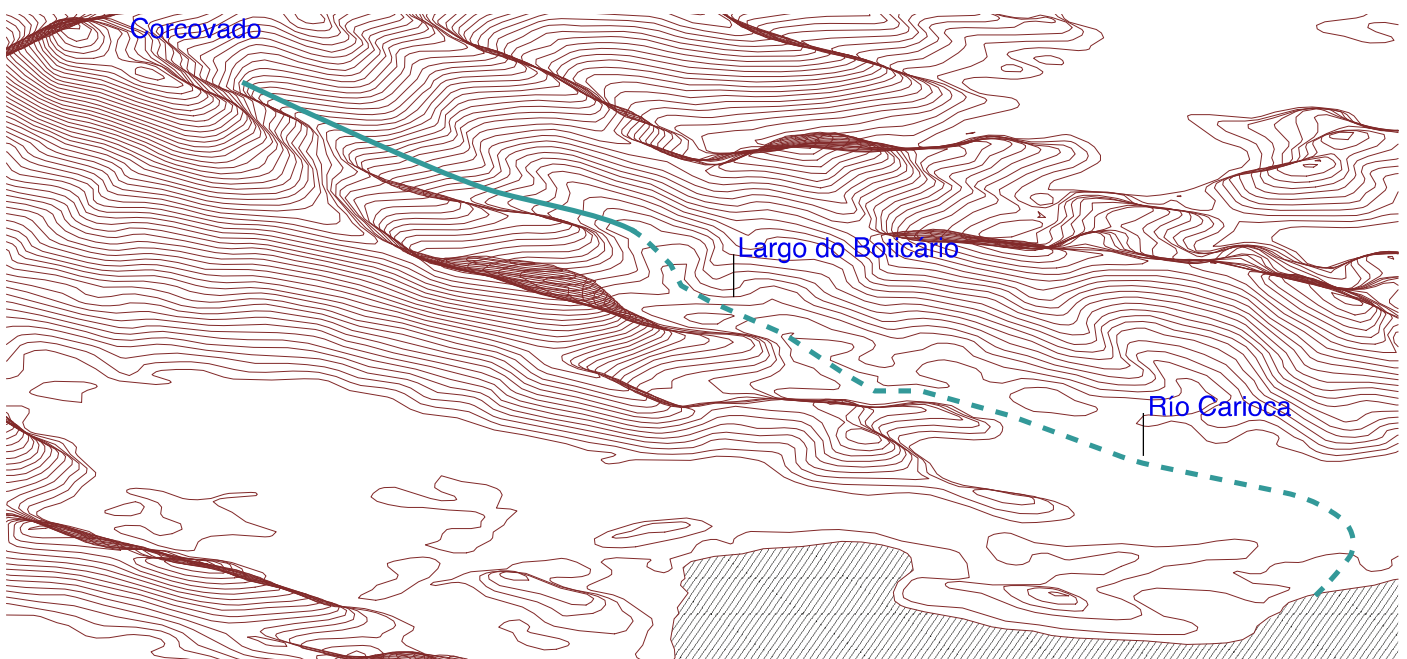
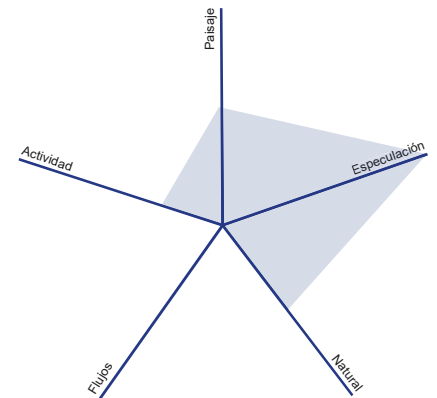




Figura 20: Elaboración propia a partir de fotografías y gravados. Collage que muestra la plaza, *lar-go*, los edificios del callejón de acceso y una roda de capoeira, actividad prohibida en tiempos de esclavitud.

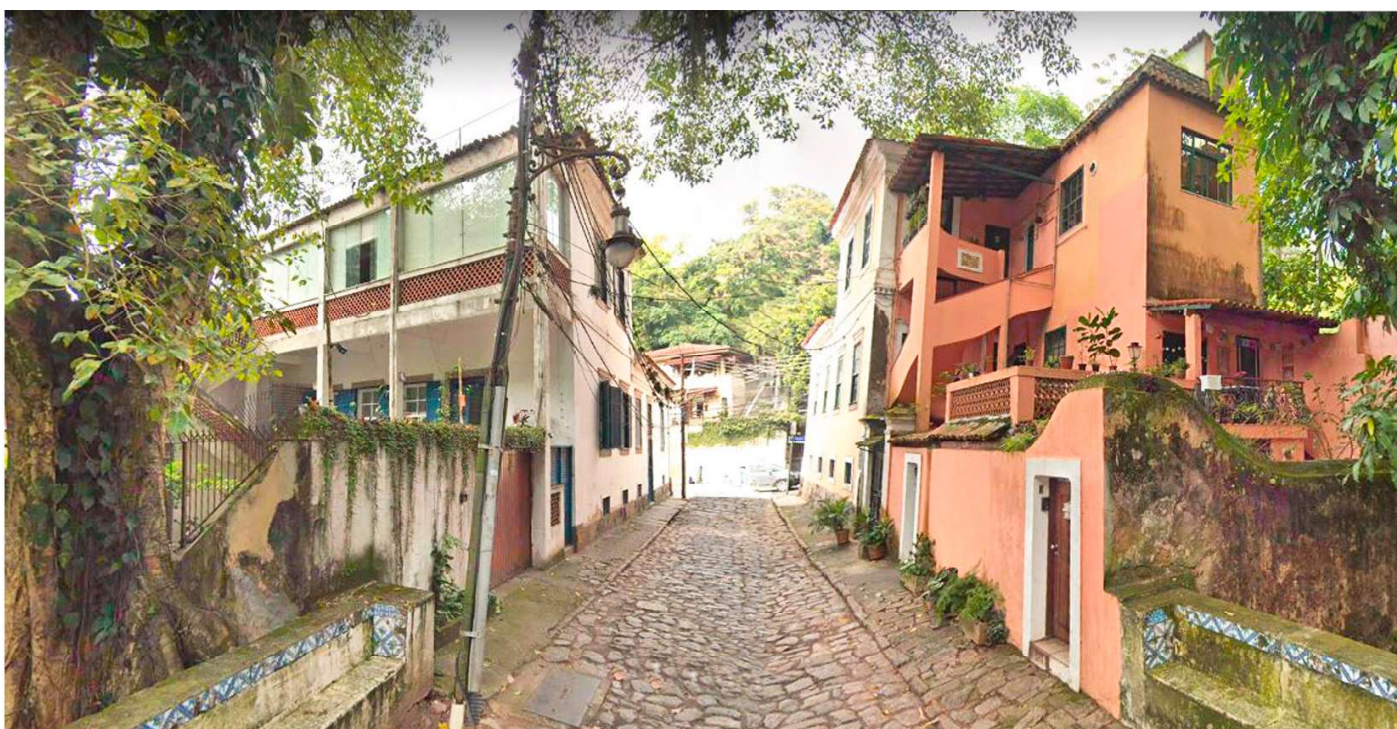


Figura 21: Fotografía propia. Vista del acceso por el callejón (Beco do Boticário) sobre el Río Carioca.

Morro da Viúva

Este punto crítico tiene una debilidad y es que ha sido cercado, invisibilizado por los edificios que lo enjaulan. En su interior existe uno de los morros de 70 metros de altura que contiene edificaciones históricas entre ellas los restos de un fortín de 1863 que se construyó para la defensa de las playas de Flamengo y Botafogo y que quedó abandonado y en un estado de conservación bastante preocupante. También un depósito de agua de 1891. En los años 20 la intención era urbanizar el morro en toda su cima y no alrededor como sucedió. Esto podría haber sido una fortaleza porque de alguna manera ayudó a preservar su valor histórico y natural, las avenidas que lo circunvalan también se construyeron en la década de los 20, pero en los 60 con la construcción del Parque Flamengo estas se ensancharon desligándolo aún más de la bahía. Este morro es desconocido para la mayoría de los cariocas y su acceso solo se puede hacer mediante la calle Acaraí o a un club deportivo de uno de los edificios de apartamentos que lo circunvalan.

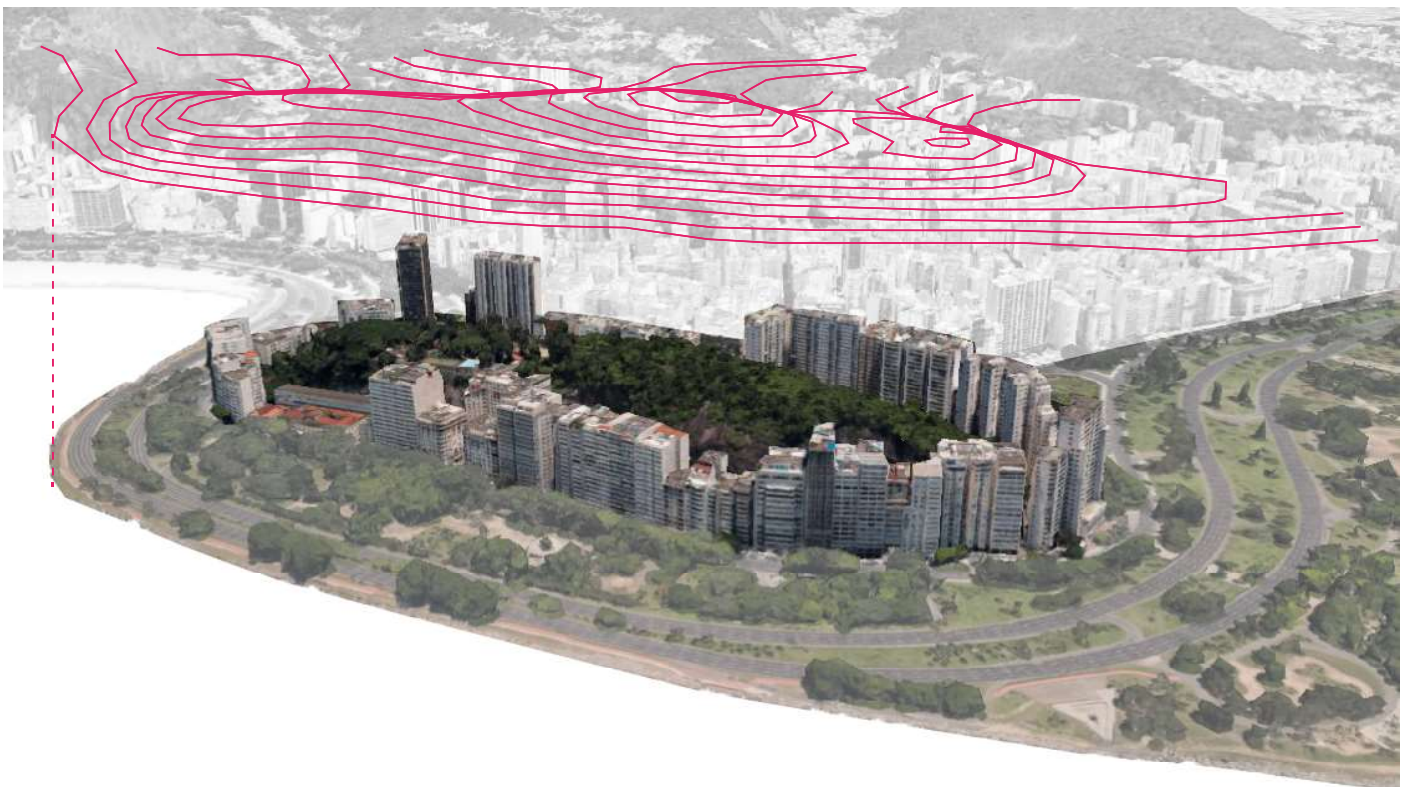
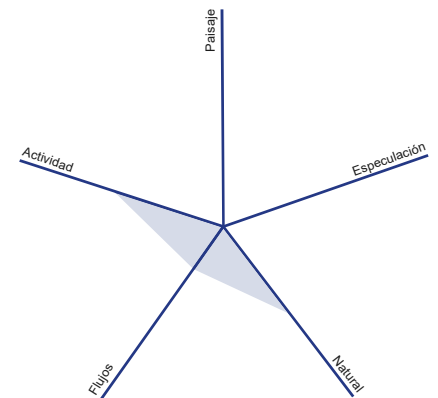




Figura 22: Morro da Viúva a mediados del S. XX cuando solo había pequeñas edificaciones en su contorno costero.



Figura 23: Morro da Viúva 1950 cuando ya se construyó la avenida perimetral.

#9

Espacio urbano humanizado

9. ¿Espacio urbano deshumanizado?

Que el uso de los automóviles deteriora la calidad urbana es prácticamente una máxima contemporánea con la que muchos coincidimos; muchas veces hablamos de ciudades con índices de tráfico bastante altos asociándolo al caos o mala planificación urbana y ciertamente el problema reside en la cesión de espacio público en favor del coche o uso privado. En muchas ciudades donde el urbanismo no ha sido una disciplina de especial importancia o se ha relegado a un instrumento meramente político y propagandístico, los lugares de encuentro públicos pasan a ser los únicos que logran hacer frente al coche normalmente los centros comerciales. ¿Por qué los edificios altos son inconvenientes? ¿Qué hace de una calle sea atractiva al caminar? La calidad del espacio público urbano se ve deteriorada en las grandes ciudades por la invasión del espacio peatonal. Por tanto el ser humano busca nuevos puntos de encuentro, generalmente privados, donde se siente seguro, entre otros muchos factores, del tráfico. El espacio público urbano se cualifica según el número de actividades no indispensables que acoja, cuando ese espacio es disfrutado como un fin en sí mismo. El ser humano, como ser social, necesita de los demás para sentirse pleno y por tanto la ciudad debería propiciar esa necesidad de contacto.

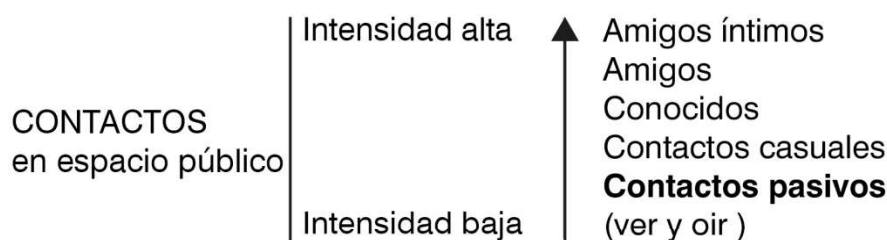
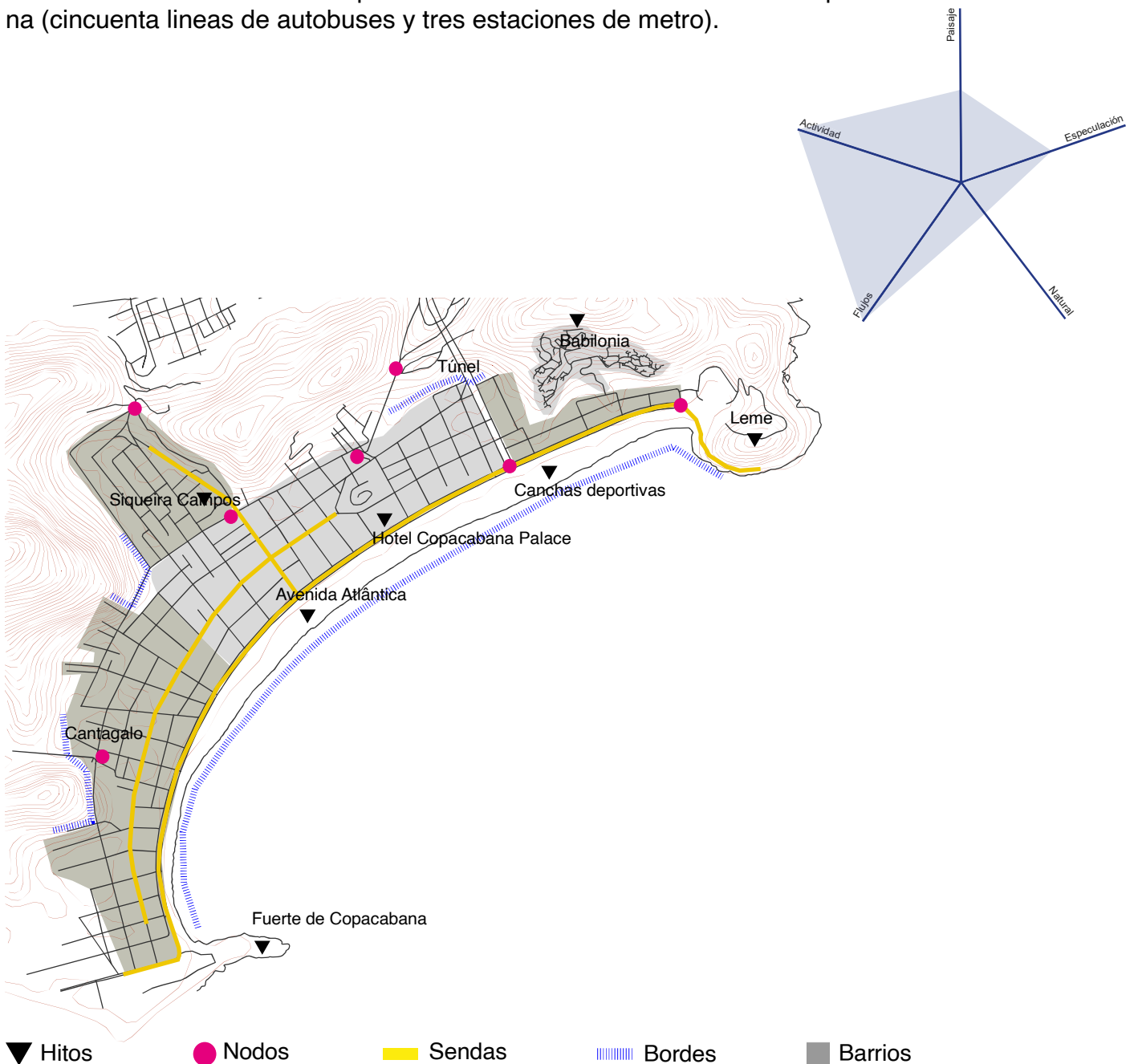


Figura 24: Elaboración propia a partir de La humanización del espacio urbano (Gehl, 2004)

Como nos explica Jan Gehl (2004: 27), los contactos van desde los más simples y evasivos hasta los más complejos emocionalmente, los edificios establecen contacto de baja intensidad, contactos pasivos que son vistos y oídos, si no hay actividad entre edificios esta escala de contactos pasivos desaparece, la vida entre edificios proporciona un modo de estar con los otros de modo distendido y relajado, de algún modo participamos unos de la vida de los otros. Contacto a distintos niveles; en el espacio urbano podemos establecer actividades improvisadas o no, es un medio que propicia lo impredecible, el requisito es encontrarse en un mismo espacio, de ahí los contactos pueden ser superficiales o crecer a otros niveles según los participantes se involucren, podemos mantener contactos ya establecidos en otros lugares como puede ser el trabajo, pero de un modo más relajado, formas más sencillas de establecer contactos por proximidad, pero siempre necesitaremos de espacio de encuentro. Información sobre el entorno social; de los contactos entre nosotros y con el entorno urbano sacamos una síntesis de lo que nos transmite un área urbana-información obtenida de la observación del entorno social y establecemos una relación de confianza con el mundo que nos rodea, por eso generalmente cuando estamos en lugares totalmente desconocidos, de los cuales no tenemos un registro mental, se despierta en nosotros cierta desconfianza hacia el entorno, lo mismo ocurre en el caso de alguien a quien vemos con frecuencia por la calle pasa a ser un conocido sin necesidad de tener una relación de intensidad alguna. Este entorno puede ser una fuente de inspiración a la hora de actuar, nos sentimos inspirados cuando vemos a otros en acción, el contacto nos produce una necesidad de estímulo. Por tanto podemos diferenciar entre ciudades vivas y aburridas, las vivas son aquellas que estimulan porque son ricas en experiencias, mientras, las aburridas, por mucho que las decoren, tengan variedad formal, o pinten sus edificios no dejarán de ser aburridas porque no tienen vida, son pobres en experiencias, las ciudades que han vivido procesos de revitalización han apostado por un espacio público que proporcione unas condiciones favorables, jamás invirtiendo en urbanizaciones cuyos edificios poseen formas coloreadas exuberantes será una buena opción porque no deja de ser un espacio privado inaccesible a todos los ciudadanos. La actividad como atracción: allá donde haya actividades humanas se producirá un flujo de personas. La gente se siente atraída por la gente, nuevas actividades empiezan cerca de otras que ya están sucediendo.

Copacabana

Icono turístico, construcción del paisaje a través de la imagen mediática que conforma una visión material y simbólica del paisaje mediante elementos arquitectónicos, urbanos y condiciones geográficas. El paseo peatonal compuesto por la playa, *calçada que sería el paseo propiamente*, carril bici y seis carriles de tráfico rodado producto de la era del automóvil. Desde los años 60 y 70 se mostraba el dominio del hombre sobre la naturaleza, un empeño atractivo que quería proyectarse en revistas y tarjetas postales, pero la realidad es bastante más compleja que ese enfoque idílico, la orla desempeña un complejo papel en la metrópoli. El territorio actual no es original sino que se formó como tantos otros gracias al terreno ganado al mar de menor escala, en los 50 se amplió el área de arena debido al aumento de la demanda de tráfico rodado en la *Avenida Atlántica* ligado a la expansión de la Zona Sur y posteriormente en los 70 se construyó el actual paseo llamado *calçada*. Cuando hablamos de importancia a nivel urbana también tenemos que hablar de infraestructuras, por debajo de toda la avenida pasa el conducto general de saneamiento de la Zona Sur, y a su vez bajan tres arroyos que desembocan en el Atlántico, por lo tanto la playa ya no es tan idílica como parecía, si no que cumple funciones a nivel de infraestructura. Acoge más allá de las actividades propias de una playa, deportes como el voley o fútbol playa, hasta conciertos en su escenario/cancha. Esas cualidades genéricas se expanden al paseo proyectado por Burle Marx, con poco mobiliario haciéndolos muy potentes como superficies reprogramables. Los domingos y festivos se cierra el tráfico haciendo de Copacabana un colector urbano alimentado por la infraestructura urbana (cincuenta líneas de autobuses y tres estaciones de metro).



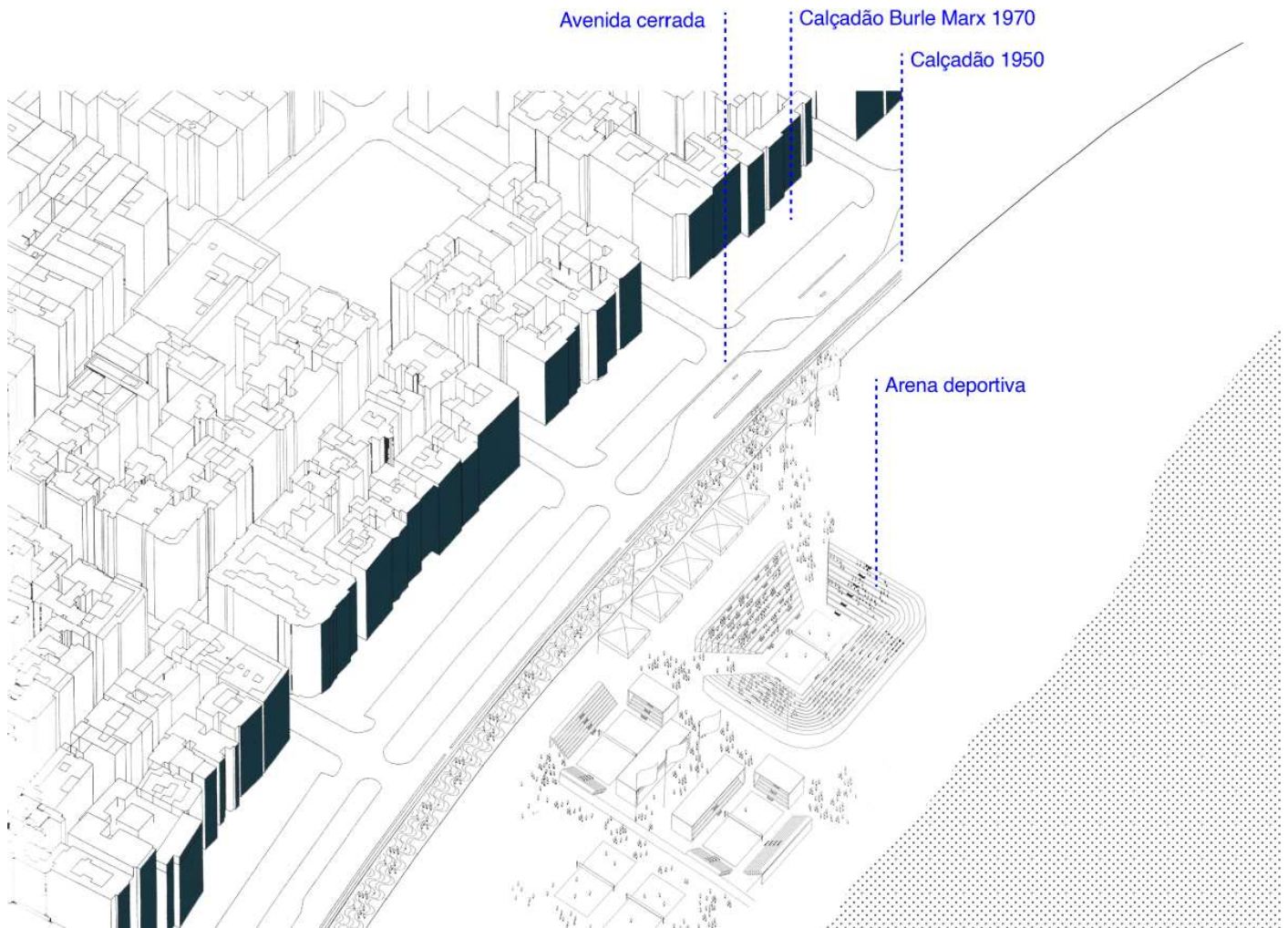


Figura 25: Paseo de Copacabana donde se aprecian las distintas fases desde las viviendas a la playa, entre ellas, el *Calçadão* de Burle Marx.

#10

Río como un parque temático

10. Río como un parque temático

En la era donde casi toda relación humana puede ser virtual, donde producimos con la instantaneidad como premisa, donde el espacio público entra en crisis, llegando a circunstancias extremas en las que no podemos salir de casa, recordamos momentos que normalmente se desarrollaron en lugares públicos, cada uno de nosotros tiene una psicogeografía de la ciudad. Esto se debe a la importancia que damos a ese contenedor de acontecimientos que es el espacio urbano. Las ciudades sin lugares asociados a ellas se clasificarían como ageográficas, abundan en Estados Unidos pero se extienden por el mundo especialmente en América. La ciudad ageográfica tiene una serie de características: la seriación, los centros comerciales, el automóvil como transporte, los edificios en altura, los edificios y urbanizaciones herméticas donde no se permite la entrada del ajeno, alcanzando una heterogeneidad elitista. Nuestra sociedad avanza hacia el individualismo otorgándonos primacía respecto a lo colectivo y no teniendo un proyecto común lo que produce una desintegración de la ciudadanía. Allí donde lo importante es la vivienda, encontramos numerosos suburbios disgregados, sin un centro, interminables extensiones sin espacios colectivos, donde nos creemos más libres pero en realidad nos alejamos de la libertad, queriendo ser alternativos cuando la imagen alternativa es la norma, muchas ciudades buscan generar una imagen propia sin darse cuenta de que en realidad todas quieren ser iguales, globalizadas, adoptando patrones fabricados en serie y que encontramos en numerosos lugares del mundo, “elimina peculiaridades genuinas a favor de un campo urbano continuo” (Sorkin, 2004:10). El crecimiento de la ciudad ya no es meramente físico, hay un espacio conceptual interminable, las ciudades siguen estableciendo conexiones que dan sentido a sus formas pero virtualmente -un nuevo orden mundial para los consumidores- estableciendo nuevos vínculos hacia los lugares centrales, forma urbana que representa una ciudad espacial donde la proximidad a ese centro es el orden social. Emerge de esta forma una nueva ciudad “archipiélago” por islas temáticas, llena de “no lugares” como decía Marc Augé (1998); aeropuertos, autopistas, hoteles, aparcamientos, centros comerciales y de negocios.

La ciudad global se extendió a finales del siglo XX como único modelo urbano capaz de garantizar la supervivencia de las ciudades, como único modelo urbano aceptable, Río no huye de esto, se produce una planificación estratégica de marketing imponiendo una visión más ideológica que real, basada en una relación entre el poder público y elites locales, que en resumen nada tiene de moderno ni global sino que replica el patrimonialismo bajo el nombre de globalización, a lo que Rem Koolhaas (1997) se referiría como “ciudad genérica”.

De esta nueva ciudad deducimos tres características básicas; se han perdido las relaciones estables con la geografía local. Esto no quiere decir que hayamos dejado de relacionarnos, significa que ya no nos relacionamos como antes estableciendo unos vínculos con el lugar, de hecho la red informática nos permite ver y ser vistos constantemente, el capital globalizado, descartando cualquier producción íntima e indisciplinada que se ha dado históricamente en nuestras ciudades, característica que sería la sustitución de anomalías por un urbanismo genérico, desproveyendo al espacio público de sus peculiaridades.

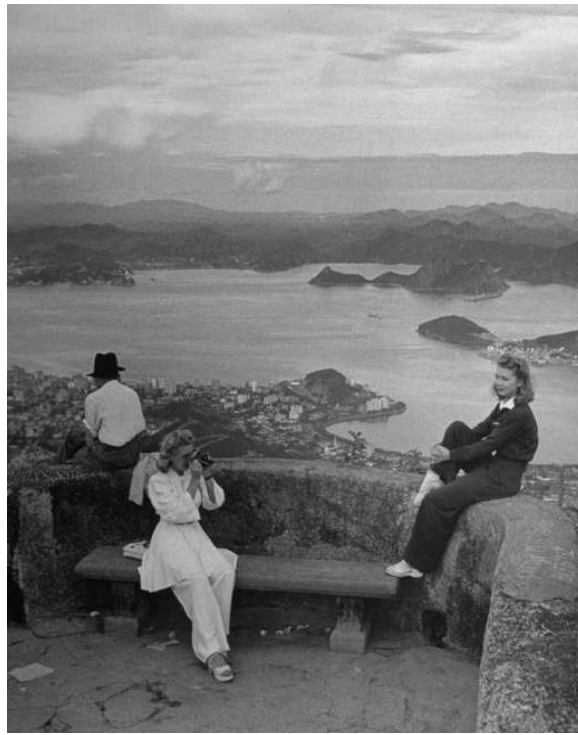
La segunda característica es la seguridad. En los años sesenta la ciudad, esencialmente el centro, se relacionaba con delincuencia, la población huía hacia el suburbio haciendo proliferar la segregación *procesos de aburguesamiento* y el deterioro de centros urbanos como lugar marginal e inseguro, intransitable a determinadas horas del día, este proceso se agrava cuanto mayor es la desigualdad especialmente en países en desarrollo, enfatizando aún más las diferencias. El Estado como supuesto garante de la protección, vigilancia y segregación a través de métodos tecnológicos, y la red informática como una mentira que elimina la capacidad de los ciudadanos para actuar simulando conexiones urbanas, una ciudad donde hay que desplazarse transportes seguros y como no, individuales. Los edificios de apartamentos y centros comerciales están separados por muros que confieren aislamiento a los habitantes y usuarios, el concepto seguridad se lleva al extremo, jardines abiertos a la calle pero sin accesibilidad desde esta como decimos siempre queriendo dar la impresión de apertura en lugares impenetrables para el ajeno, constructivamente se emplean soluciones como el uso de alta tecnología que promueve la exhibición de materiales caros, o que lo convierten en símbolos de eficiencia y poder de las empresas e instituciones que albergan.

La ciudad-parque temático como si se tratase de un escenario televisivo, el cual se proyecta a nivel global, ensalzando viejas construcciones como único símbolo del progreso. Esto quiere decir que no solo lo histórico tiene valor urbano, como sucede con más factores que lo valorizan. El interés por conservar que muchas veces es además ciego, como sucede con el ejemplo del vaciado de mercados tradicionales para supuestamente preservar sus valores históricos y posteriormente construir en su interior un espacio gastronómico elitista, es decir, olvidarnos de los intereses que produjeron y habitaron esos espacios, lo que conlleva también la destrucción de los espacios naturales que a su vez se dedicaban a la agricultura, para pasar a comprar productos producidos seguramente a miles de kilómetros, construyendo una cotidianeidad aparentemente amable que se aleja de la realidad más fundamental -este proceso también se puede denominar *macdonalización* (Ritzer, 1993)- todo ello reforzado por la educación en la que hemos crecido, la cinematografía y los medios, pura imagen descrita por el autor bajo el nombre de *Cyberbia*. *Cyberbia* es un modelo urbano desarrollado para todo el mundo, no es específico y por tanto no atiende a particularidades del lugar es una ciudad antítesis que supera los escenarios tradicionales de la ciudad apropiándose de sus espacios y dejándolos obsoletos con el paso del tiempo como mera escenografía, los agentes históricos de nuestra cohesión cívica; plazas, calles, patios, jardines, parques, mercados, incluso playas...están en peligro y ello nos aleja de la proximidad física y la libertad de movimientos, la geografía de la que hablábamos antes que ofrece una visión alegre y agradable de la segregación de clases que hemos asimilado.

El fenómeno de la *Disneyficación* se basa, como todos sabemos, en el archiconocido parte temático generado por la industria cinematográfica, *es un destino puramente turístico que genera mil millones de dólares al año* (Sorkin, 2004: 244) fundando un imperio con distintas localizaciones en Estados Unidos, Europa y Japón, sirviendo como modelo para otros parques temáticos e incluso trasciende estos espacios físicos alcanzando ciudades a las que proporciona una iconografía común agradable para diversas generaciones *un sistema exponencial de expansión* (Sorkin, 2004: 244) este es un sistema genuinamente estadounidense el cual exportan apropiándose de la palabra América. Cabe señalar que en este trabajo y, como es lo correcto, América se entiende como un continente conformado por 35 países, y se hará hincapié en cómo el modelo estadounidense se ha asimilado por el mundo y más concretamente en Brasil, Latinoamérica.

En este espacio vemos un claro ejemplo de restricción de libertad o de los principios básicos del espacio urbano. Disneyland evoca un urbanismo sin crear una ciudad en cuanto a que es una imitación. La compañía Walt Disney no permite fotografiar sus propiedades sin autorización previa, es una representación inocente y agradable, como hemos dicho, de la restricción de libertad. *Disneyland* siempre se pensó como una utopía, un lugar que materializaba unos ideales, los grandes acontecimientos de Estados Unidos, teatralizado para inspirar los sueños de sus visitantes, y de hecho aglutina funciones del espacio público sin serlo: área de juego, espacio expositivo, de artes escénicas, un contenedor donde tienen lugar acontecimientos humanos. En definitiva entretenimiento fordista en cadena. El parque fue concebido simultáneamente con una serie de televisión para poder financiar sus costes, es un espacio geográfico, es un espacio televisivo infinito inventando una forma de relacionarse con el mundo físico que caracteriza así la vida cotidiana. Numerosos ejemplos por todo el mundo buscan generar espacios artificiales donde controlar la naturaleza, América será el lienzo en blanco por excelencia para las utopías, en continente donde todo parece ser consumible e infinito. El primer ejemplo de este tipo de espacios fue el Crystal Palace de Paxton de 1851, pabellones patrocinados por empresas que ofrecían visiones de futuras ciudades que queriendo mostrar una naturaleza corregida, mejorada para el visitante, generaban transformaciones de paisajes que llegan a ser invasoras del espacio natural alterando su equilibrio. Es el caso del Corcovado en pleno Parque Natural da Tijuca, un parque natural rodeado por una urbe, mientras al visitante, que llega en flujos enormes sube en un bus o tren, se le hará sentir cómplice de la preservación de ese espacio natural siendo en realidad es un invasor, no por el hecho de visitarlo, sino por contribuir a esa antropización corregida de la naturaleza, la *disneyficación* nos ha hecho ver, entre otros, que el modo correcto de preservar nuestro patrimonio es, apropiarnos de él porque siempre será mejor *disneyficación* que su completa desaparición. Todas estas grandes exposiciones generaron la tendencia *city beautiful*, edificios al estilo *beaux arts* en el centro que alojarían empresas y edificios gubernamentales aumentando la perspectiva de la ciudad de los rascacielos, los parques

públicos repletos de arbolado, creando un modelo que nace en Estados Unidos y se venderá al resto del mundo como ciudad bonita o agradable, alejándose de la visión de Le Corbusier de *ciudad alienada*, una periferia-movilidad en torno a un centro que la hace posible. En Disneyland también se puede viajar. Nada más llegar ya viajas por todo el mundo sin necesidad de varios trayectos de avión, en sus pabellones encontramos numerosos objetos que pretenden aglutinar naciones enteras, es la diversión en todas sus facetas dando preferencia a la simulación que a la realidad, *kinesis narrativa* (Sorkin, 2004: 243), por tanto lo único que nos queda para autentificar la falsificación es nuestro conocimiento sobre el referente de la simulación, sobre la geografía representada, los parques Disney se encuentran generalmente próximos a grandes infraestructuras; aeropuertos, autopistas, estaciones de tren de alta velocidad, de este modo se genera una geografía global que los hace posibles, una red que ofrece una naturaleza controlada, *una geografía de no lugares universales* (Sorkin, 2004: 243) que producen un fetichismo por el artículo de consumo, lo que la elevaría a una escala urbana al más puro estilo kitsch, una mezcla de artículos ornamentales que conforman un todo que sustituye a la propia acción de viajar. Y tampoco nos olvidemos que puedes viajar en el tiempo hacia el pasado o hacia el futuro: la yuxtaposición de estilos arquitectónicos que encontramos en también en el caso de Río con un chalecito de principios de siglo XX, un bloque del desarrollismo de los 60 y todo ello junto a una torre de oficinas de finales de siglo. “Si el coche es lo que ha generado a Los Ángeles, también es su problema” (Sorkin, 2004: 243): aunque Disney haya conseguido huir del coche, no huye de atascos: la mayoría del tiempo lo pasarás en una fila esperando para subirte a una atracción. Esa aparente libertad que trajo consigo el automóvil se transforma en esclavitud en los atascos en grandes ciudades como estas, sueño de un ingeniero de tráfico más que de un peatón. Mientras uno conduce está desarrollando una actividad privada porque viaja en su cubículo particular pero al mismo tiempo es una actividad totalmente pública ya que es una acumulación de personas, los problemas de conexión en la periferia que depende del coche y del centro para trabajar. Los aeropuertos también son un ejemplo más del sistema Disney de red global, la puerta más global de una ciudad, sigue la misma estructuración por pabellones que se tematizan y se organizan por compañías no solo aéreas, también hay superficie comercial para poder consumir y, por si fuera poco, el aeropuerto es también un espacio para manifestarse, en los últimos años hemos visto imágenes en distintos aeropuertos del mundo donde los locales se manifiestan frente a los ojos del globo aunque generalmente acaben en fracaso intervenidas por la policía, porque claro el sistema no puede dar esa imagen en el portal por donde entran los visitantes, el aeropuerto por tanto alcanza un puesto casi espiritual como portal donde nos desplazamos, podemos volar, manifestamos, consumimos, sociabilizamos, dormimos, la seguridad; vigilancia que tiene sus motivos justificados y nos asusta al mismo tiempo que nos hace sentir en el lugar más seguro, es un lugar que aglutina casi todas las actividades, otra Disneyland. Como otras ciudades, Río dispone de dos aeropuertos, el antiguo Santos Dumont anexo al centro de la ciudad producto de los años 30 en los que se quería proyectar Brasil, y su capital de aquel entonces, como ocurría en otras grandes ciudades como Los Ángeles o Nueva York. En segundo lugar tenemos Galeão que sería el auténtico aeropuerto-Disneyland donde se recibe al visitante mediante clichés y de paso puede encontrar alguna manifestación antes de que intervenga la policía. El visitante que baja de Galeão hacia el sur (Zona Sul; las playas de Copacabana e Ipanema, Corcovado, Pão de Açúcar... y todo el imaginario turístico) por la Linha Vermelha, autopista con paneles acrílicos, que ocultan la aglomeración kilométrica de favelas en la periferia, sin saber que hay al otro lado, una vez más dando una imagen de aparente tranquilidad y control del entorno. Eso sí al llegar a su alojamiento turístico en la Zona Sur tendrán promociones para hacer el famoso *favela tour* como atracción turística en la que han convertido a la pobreza controlada, haciéndoles creer que así conocerán la realidad del país o más concretamente de la ciudad, nada más lejos de la realidad, la obsesión por la vigilancia que se les escapa en el caso del centro con un patrimonio histórico arquitectónico bastante interesante y prácticamente inalterado en algunas zonas, y otras ocupadas por rascacielos poblados por oficinistas que lo abandonan tras su jornada de trabajo producto de la zonificación, mostrando entonces a los auténticos habitantes del centro: pobres, personas sin techo, drogodependientes etc. El centro no entra en esta utopía carioca, el visitante no se sale del circuito por falta de información y más concretamente de vigilancia, encontrará un Disneyland donde siempre habrá limpieza, seguridad, un lugar sin tormentos ni desigualdades aparentes e índice de criminalidad cero es una negociación socio-histórica de lo existente”.



El morro siempre fue un mirador y la idea se vio reforzada con el romanticismo. Con la construcción del Chapéu do Sol 1885-1940 en la cima se producirá el primer paso hacia el hito escultórico construido en 1931 y adoptándose como principal imagen temática de la ciudad que se exporta al mundo como vemos en la revista Life (*Sweet holidays in Brazil*, 1950), hasta hoy como imagen ublicitaria de vuelos en helicóptero.

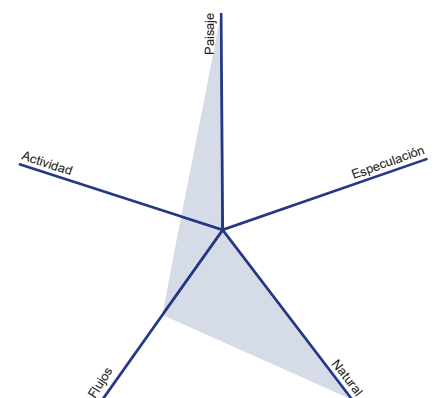
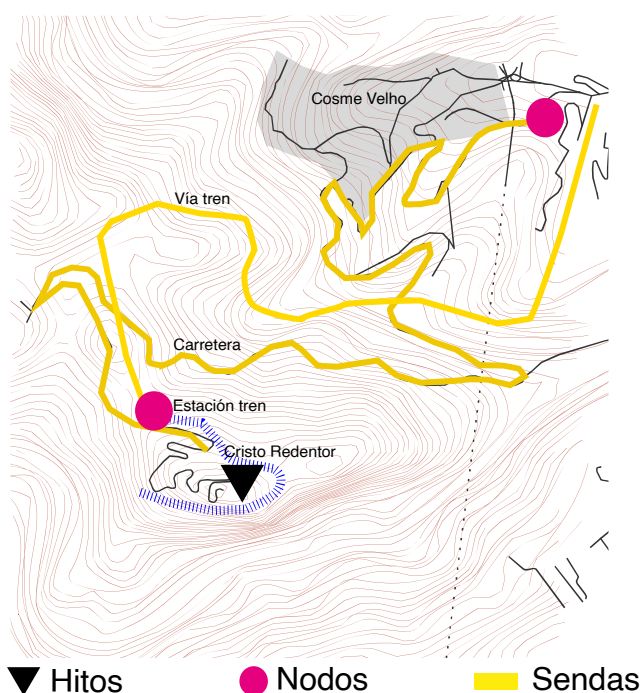
Corcovado

Según Lynch una imagen ambiental puede analizarse a partir de tres componentes: identidad, estructura y significado. El Corcovado puede abstraerse en estas tres partes: es reconocible, es distinguible desde prácticamente cualquier punto de la ciudad, sirve para orientar al observador, al ser visitable y situarse en lo alto de la montaña se relaciona con el resto de morros -con el soporte físico- y le ha sido dotado de un significado que trasciende mucho más allá de lo religioso, es un eslogan, sirve de valla publicitaria, hoy no se entendería Río sin esa montaña ni sin su estatua del

Una imagen eficaz requiere, en primer término, la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como entidad separable. A esto se le da el nombre de identidad, no en el sentido de igualdad con otra cosa sino con el significado de individualidad o unicidad. En segundo término la imagen debe incluir la relación espacial o pautal del objeto con el observador y con otros objetos. Por último el objeto debe tener cierto significado práctico o emotivo para el observador. (Lynch, 1998:17)

Se desconoce si para los indígenas este monte ya tenía un significado especial ya que en el área solo hacen referencia a todo el macizo de Tijuca, sobre la toponimia indígena. “Los mitos tienen un sentido utilitario y sus referencias a los ríos, montes, árboles y otros elementos de la naturaleza no pueden ser interpretados en la actualidad como signos poéticos de una reverencia contemplativa.” (Maderuelo, 2005: 42)

Todos sabemos que el paisaje en el que se ubica un templo griego ha sido seleccionado formando un todo, paisaje y templo. Lo mismo ocurre con el Corcovado, “Más que paisaje cabe hablar de lugar, que formando un todo con el templo, ha sido ritualmente estudiado” (Maderuelo, 2005, 42). Un hito en si que enfoca la vista lo que en latín llamaban prospectus “ser visible desde lejos, algo que se despliega ante nuestros ojos y que se halla” (Maderuelo, 2005) una visión que sea identificativa del lugar, un hito, llegando a ser parte de la identidad de un país “comparación entre territorios, constatando diferencias visuales y características entre el lugar del que se procede y al cual se llega.” (Maderuelo, 2005)

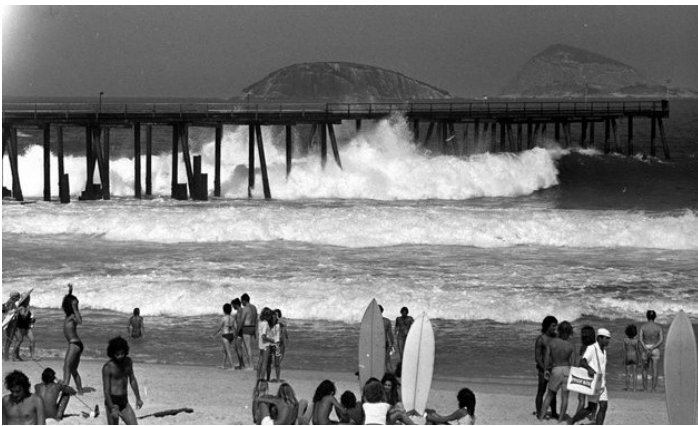




32



33



34



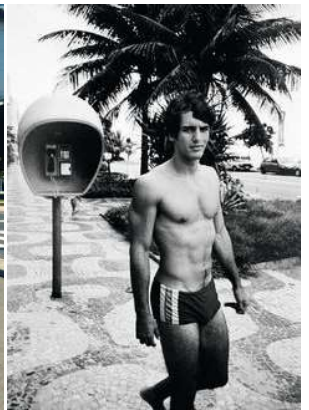
35



36



37



38



39



40

Ipanema

Este punto crítico podría haberse fusionado con Copacaba pero tiene elementos que los diferencian entre sí: el nivel de renta es aun mayor, sus aguas son más propicias para practicar surf, el pavimento, la altura de los edificios es más baja, el elitismo es su seña de identidad. Pero aún tiene otro elemento que lo diferencia: los hitos en ambos extremos; Pedra do Arpoador al este y Dois Irmãos al oeste, ambos se miran el uno al otro, ambos son puntos turísticos y lugares difíciles de urbanizar, protegidos.

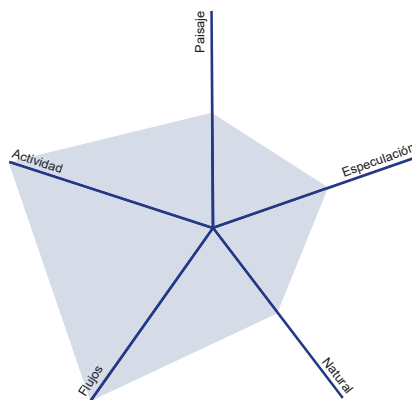
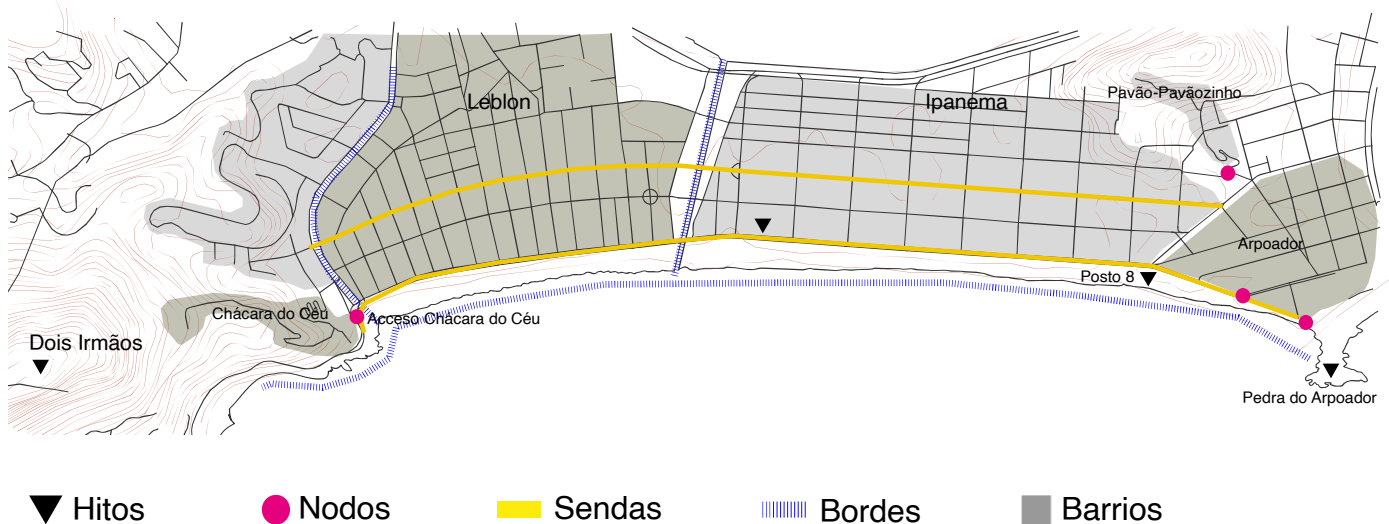


Figura 31: Pedra do Arpoador como hito inicial de la playa.

#11

Favelas;

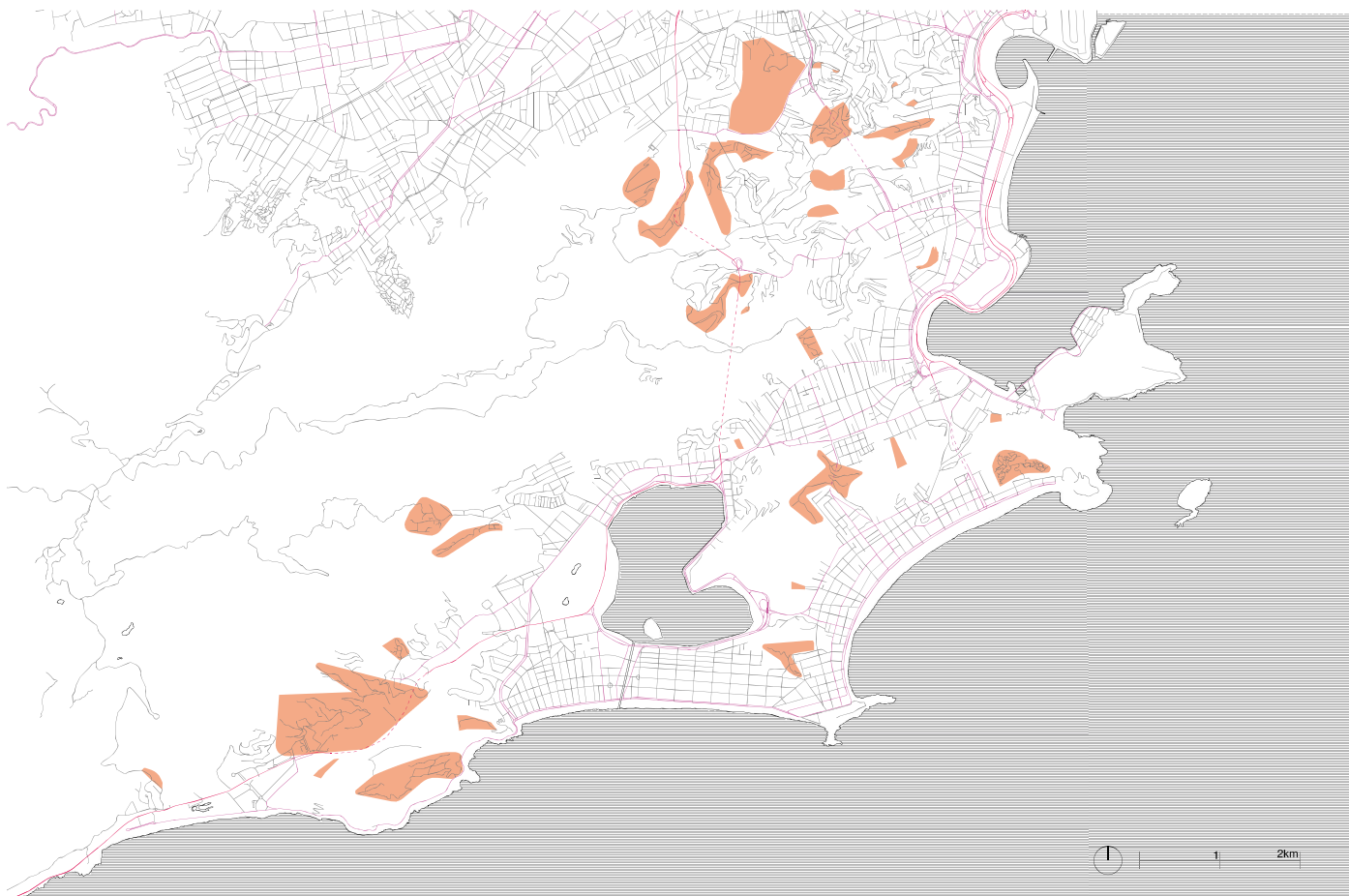
Eu só vendo a vista

11. Falta de espacio público y desigualdades

La Zona Sur es un área elitista que segrega, las clases segregadas viven generalmente del turismo de ahí el título: *Eu só vendo a vista*, solo vendo la vista. Esto es algo que viene de los años 20 cuando las playas comienzan a urbanizarse con numerosos palacetes, hoteles y balnearios, es una parte en la que la ciudad tiene una relación especial con el paisaje y genera una sensación como de Arcadia. El hecho de antropizar ese paisaje de morros y playas fue algo elitizado desde sus inicios. Dentro de esta Arcadia, el espacio público puede ser intimidante o inseguro, invadido por el tráfico, el miedo a la falta de seguridad, y se opta su sustitución por centros comerciales. Hacer creer al ciudadano que se encuentra en un espacio público es un error ya que tienen un propietario particular, se reservan el derecho de admisión, son diferentes al espacio público cuyas propiedades son del conjunto de la ciudadanía. Un centro comercial, o shopping o mall como se les conoce en Brasil (nótese la interferencia estadounidense), es un lugar donde el comportamiento humano está bajo control, bajo el control del consumo, imita la realidad tanto que desarrollamos los mismos comportamientos que desarrollaríamos en un espacio público pero siempre con un matiz, enfocados a algún tipo de consumo, ya sea cultural, deportivo, moda... y si alguien no puede acceder a ese consumo, no será admitido en el centro comercial. Esta es la mayor prueba de que es un espacio privado. Esta realidad sucede a diario en ciudades como Río donde muchas personas de clase baja tienen vetado el acceso a los *shopping* por causa de su apariencia, un ejemplo más de división de clases y color de piel.

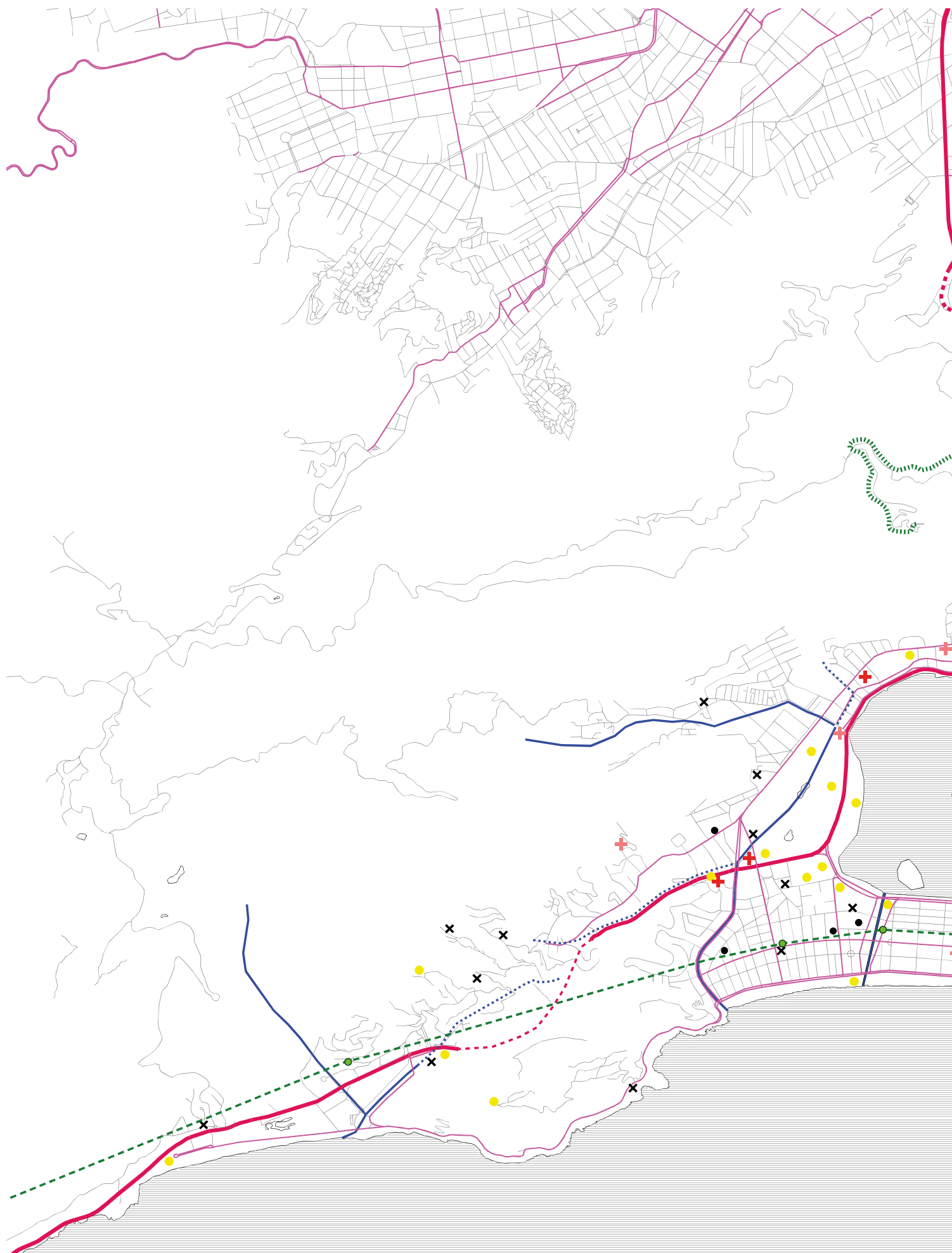
FAVELAS EN ZONA SUR

E:1:15000



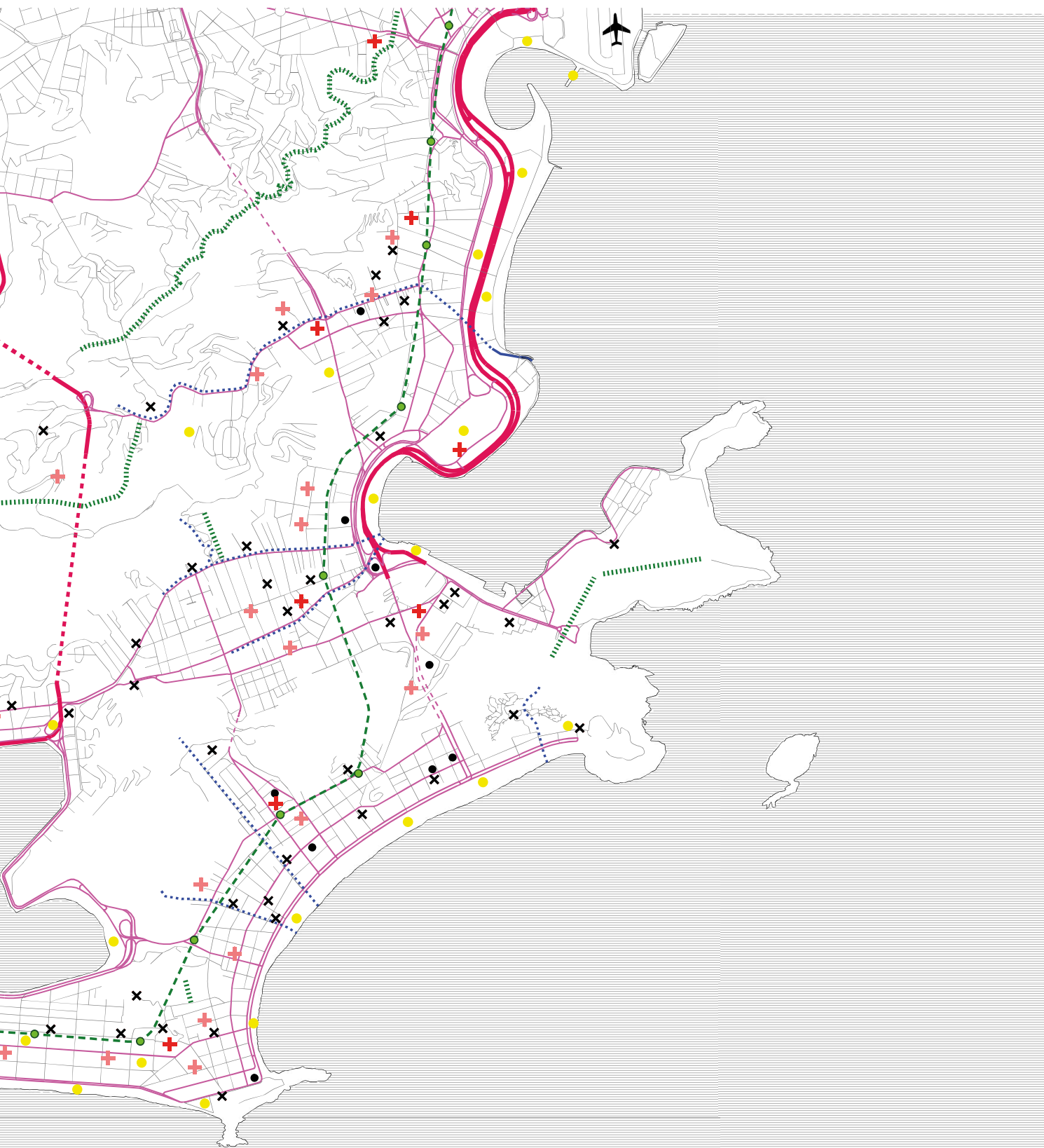
INFRAESTRUCTURA E.1:15000

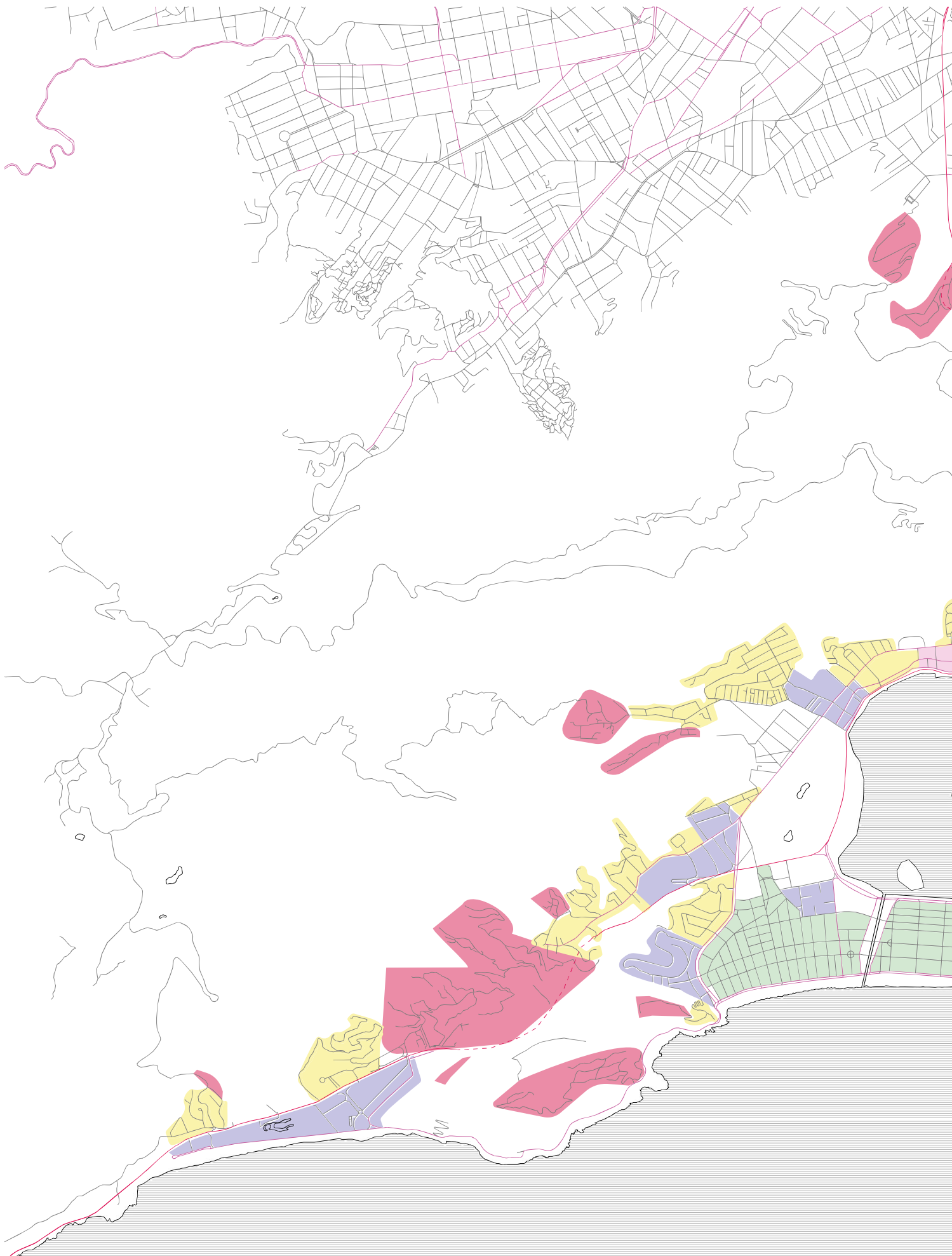
- Vía rápida
- Vía principal
- Vía secundaria
- Metro
- Estación metro
- Tranvía-funicular
- Asiste
- Asiste
- Inst.D



encia sanitaria pública
encia sanitaria privada
eportiva

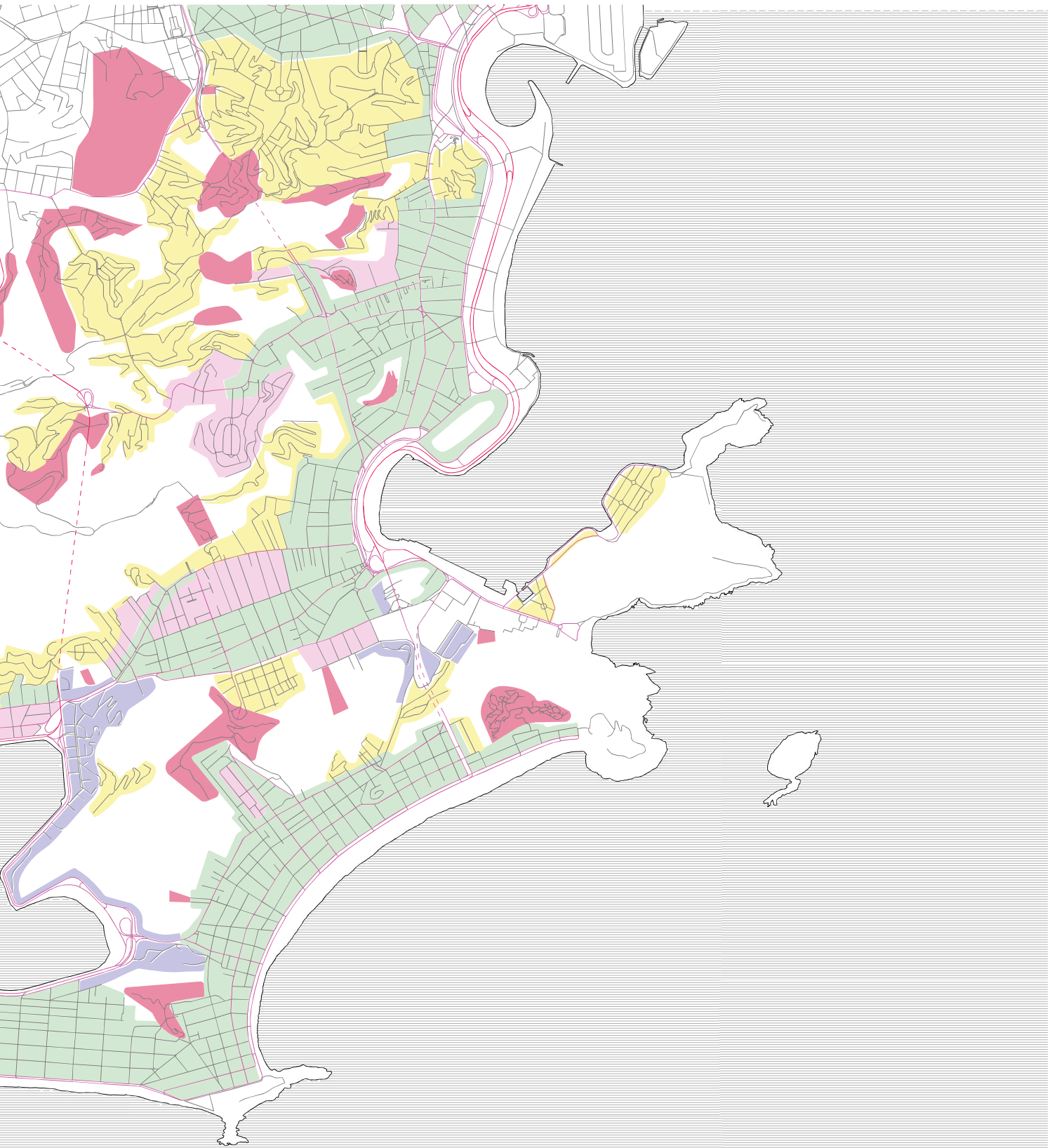
- Centros comerciales
- ✕ Centro educativo
- Arroyo
- ⋯ Ayo. subterráneo





Bloques aislados

Vivienda unifamiliar



1

2km

Favelas, la ciudad excluida y su desarrollo social.

Un litoral espectacular rematado por monumentos naturales como Pão de Açúcar y Dois Irmãos entre otros. Los edificios en primera línea se benefician de las vistas pero también es posible, en menor medida, ver el paisaje desde calles tierra adentro. Hace cuarenta años que Rio dejó de ser la capital federal y, desde entonces, ha ido perdiendo importancia económica aunque esto no quiere decir que su ritmo frenético se haya visto reducido, al contrario, se ha tejido un espacio urbano frenético, una ciudad donde los cariocas, naturales de Rio, que saben moverse en ese tejido urbano, disfrutan más de la ciudad que los propios turistas. Los monumentos naturales y su respectivo entorno, han sido invadidos por el hombre, son polos de atracción esencialmente de la mirada, pero no hace falta ser muy observador para percibir el otro polo de atención entre los morros, las favelas, abundan allá donde históricamente hubo vacíos legales o donde la construcción de viviendas se complicaba debido a la topografía, las favelas son desconcertantes están enclavadas en un entorno idílico pero en su interior se da precisamente lo contrario, la ley escasea así como una infraestructura digna. Muchas de las personas que hay abajo, en las playas y los barrios de la Zona Sur, son ajenos a esa realidad con la que conviven, lo único que está claro es que para vivir “abajo” tienes que poder pagarlo.

“Platón señaló en La República toda ciudad por pequeña que sea tiene dos realidades, la de los ricos y la de los pobres”(Glaeser, 2011: 102), esto se acentúa en países en vías de desarrollo, las ciudades pasan a ser sedes de desigualdad y privaciones. Ahora bien las ciudades no empobrecen, las ciudades atraen pobres que vienen a buscar oportunidades laborales a estas, las ciudades les ofrecen ventajas inexistentes en sus lugares de origen. El gran problema de los barrios marginales no es la superpoblación sino la desconexión de estos del foco económico. Las favelas están superpobladas porque la ciudad les ofrece unas oportunidades que no encuentran en el entorno rural, de lo que podemos deducir que es preocupante una ciudad que no atrae inmigración.

Cada ciudad suele destacar por un sector económico, igualmente cada ciudad se caracteriza por un estilo de vida, esencialmente vida pública y de alguna manera Rio, es una ciudad en la que la relación entre el espacio público urbano y ser pobre es relativamente aceptable porque al fin y al cabo todo el mundo puede disfrutar de las playas.

La distribución de la renta es la manera en que se reparten los recursos materiales fruto de la actividad económica en los distintos estratos socio-económicos, su reparto no es necesariamente igual, disparidades en la distribución de bienes e ingresos económicos, entre ellas muy especialmente la distribución de la renta, Brasil es un claro ejemplo de desigualdad institucionalizada:

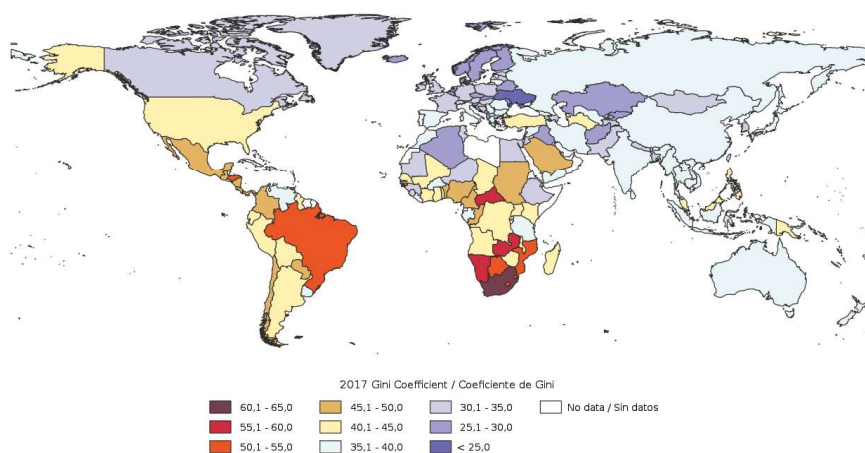


Figura 41: El coeficiente de Gini es una medida de la desigualdad ideada por el estadístico italiano Corrado Gini. Normalmente se utiliza para medir la desigualdad en los ingresos, dentro de un país, pero puede utilizarse para medir cualquier forma de distribución desigual. Brasil tiene un coeficiente de 0´513, España 0´345 e Islandia el que menor desigualdad tiene con 0´24.

El origen de las favelas está en el siglo XIX. Brasil era un imperio cuyo emperador era un vástago de la familia real portuguesa de Braganza que decide modernizarse y abandonar el sistema semi-feudal postcolonial en el que se encontraba para así adentrarse en el sistema capitalista en el cual ya se encontraban inmersas otras naciones como Argentina o Estados Unidos. Pero hay un matiz, la esclavitud seguía siendo legal y lo sería hasta 1888 con la firma de la Ley Áurea por parte Isabel de Braganza, hija del emperador Pedro II, siendo el último país de América en abolir la esclavitud. Esto desencadenó importantes repercusiones como tener que indemnizar a los propietarios terratenientes no les pareció suficiente y así apoyaron un golpe militar que llevó a derrocar a la dinastía imperial definitivamente.

En el año 1888 alrededor del 40 por ciento de la población de Rio (80000 habitantes) eran esclavos, muchos huían de las plantaciones y fundaban comunidades llamadas quilombos donde siguen un modo de vida con tradiciones afrodescendientes, las cuales luchan actualmente por su derecho a la propiedad de sus tierras establecido en la actual constitución. El antecedente a la favela como tal se originó en el Nordeste de Brasil en una ciudad llamada Canudos en la cual se inició una revolución fiscal con la negativa a pagar impuestos que desencadenó una guerra en 1895. Tras la victoria el gobierno se negó a pagar a los soldados, estos ante la negativa del gobierno decidieron vivir en Rio en uno de los morros situado frente al cuartel del ejército a las afueras de la ciudad por aquel entonces llamado Morro da Providência, la favela primigenia. Muchos campesinos que llegaban a Rio se asentaban allí, lo cual parecía mejor que vivir esclavizado en una *fazenda* rural. Este proceso se dio por todo América, pero no es lo mismo un pobre que vive en un gueto en Los Ángeles, que en una favela en Rio, porque la situación de miseria que se da en el interior rural de Brasil o en el Nordeste no es comparable a la de Estados Unidos, solo el 30 por ciento de la población del Nordeste vive por encima del nivel de pobreza, lo que se quiere que aunque la situación de pobreza en las ciudades sea inaceptable, es considerablemente mejor que en áreas rurales dado el número de servicios y oportunidades ofrecidos. La solución clara es inversión en capital humano, educación, salud, servicios sociales en definitiva, lo cual no parece dársele muy bien a los políticos brasileños y por eso hablamos de desigualdad institucionalizada, la inversión en escolarización convertiría la realidad algo menos desagradable, el futuro de las economías emergentes, BRICS, está en esa masa poblacional, en ciudades globales vinculadas al conjunto del planeta, no en áreas rurales aisladas cuyo futuro lo más probable es que se controle mediante tecnología asistida. La población mundial es cada vez más urbana y lo seguirá siendo, es más económico para un país la inversión en infraestructura urbana que en la rural, porque en las urbes se beneficiará más población por kilómetro de superficie.

Desde 1990 el ayuntamiento de Río tiene un programa de políticas públicas exclusivo para las comunidades o favelas, que comenzó por el saneamiento, posteriormente la vacunación, construcción de escuelas e instalaciones deportivas. El mayor problema viene con la institución de la legalidad en lugares gobernados por narcotraficantes. Dadas sus características formales y precisamente eso, eran vacíos legales hasta que las instituciones decidieron hacer frente al problema en los noventa, considerándose la delincuencia en las comunidades un problema nacional y el gobierno federal decide intervenir en las políticas de los estados. Cuando la situación de inseguridad se ve muy comprometida, es el gobierno federal el que interviene mediante militares. Cuando estas áreas se revalorizan, uno de los principales argumentos para intentar destruir estos vecindarios es el factor de área de riesgo o la acusación de estar degradando el medio ambiente, en muchas ocasiones sin estudios que lo demuestren:

La marginación de las favelas no es un accidente, ni el resultado de la falta de recursos económicos o de conocimientos técnicos. Es una política pública consciente, es el resultado del lastre de la esclavitud en una sociedad que nunca resolvió su pasado histórico. (Williamson, 2018)

Los habitantes de las favelas, históricamente excluidas de la imagen idílica de la ciudad, pretenden desmitificar la imagen de violencia y pobreza que pesa sobre sus barrios y mostrar que la organización comunitaria puede no solo cubrir algunos vacíos del Estado, sino hacerlo de forma solidaria

y sostenible. Numerosas ONG y asociaciones comunitarias trabajan para dar visibilidad y voz a los habitantes de estas, buscar propuestas factibles y ejecutarlas de forma autogestionada y a su vez dan visibilidad a sus proyectos en el mapa de Red Favela, los proyectos por simples que parezcan, cambian la vida y visión sobre su propio lugar de residencia, la mayoría de estos proyectos se centran en recuperar una visión histórico-artística de las comunidades, promover la educación ambiental y los trabajos colectivos de reutilización de residuos. El objetivo principal es promover un ambiente más saludable y consciente de las personas en relación con el lugar que habitan, una persona que no tenía ninguna fuente de renta puede convertirse en una artesana, por ejemplo y esta es la forma mediante la que ejercen su derecho a la ciudad. Preservar el medio ambiente implica también respetar lo que ya está construido y mejorar las condiciones de vida de las soluciones habitacionales que ya existen, la población más vulnerable es la que menos consume como motivación para combatir ciertos impactos sociales y ambientales en las grandes urbes, esta masa poblacional vulnerable son un agente de cambio a nivel social:

La ciudad excluyente parece que es la respuesta conservadora y reaccionaria típica de nuestro tiempo: más competitividad, más exclusión, más seguridad, más cárceles, más castigos, incluso preventivos. Se crea el miedo como una necesidad social a satisfacer por todos los medios físicos, policiales y tecnológicos, con un sector económico muy lucrativo especializado en el miedo, que se autoalimenta con más miedo, para pagar más tecnologías. La pregunta sería: ¿es tanto el peligro social como para enclaustrarse entre amuralladas cercas para protegerse de él, en vez de reducir las causas que motivan la competitividad, la agresividad, la insolidaridad, la marginalidad social y la criminalidad desesperada?. (Berenstein, 2003: 259)

Urbanizar América Latina

En los años 80 América Latina sufrió la recesión mundial y el desarrollo social que había experimentado en décadas anteriores se desaceleró. Brasil pasa los últimos años de la dictadura militar con constantes cambios de divisa y dada la tasa de inflación se abre otro debate: brecha social, abastecimiento, desigualdad en cuanto a acceso a servicios sociales, inseguridad, déficit de infraestructura, todo ello producto de un proceso de urbanización desordenado siervo de la especulación inmobiliaria y un desarrollo urbano y crecimiento demográfico muy rápido en comparación con Europa. El desarrollo de la agricultura transformó al campesino latinoamericano en población superflua en el espacio rural por lo que se vio obligado a emigrar a las periferias de las ciudades construyéndose sus propias viviendas. El éxodo rural origina a su vez un gran excedente de mano de obra, por tanto salarios insuficientes para vivir y como consecuencia una enorme tasa de desempleo. El Estado no resuelve estos problemas adecuadamente sino que proponen soluciones temporales, dejando la planificación urbana en manos de una ideología que promueve una iniciativa privada que le permite vender y hacer todo lo que resulte rentable para los empresarios. Milton Santos del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano de Brasil explica los problemas que ciudades como São Paulo tienen: distribución de renta, dificultad de acceso al centro para clases pobres que viven en la periferia, especialmente el tamaño de la ciudad y la especulación. En cuanto se invierte en infraestructura se produce una expulsión hacia la periferia de la población que vivía en esas áreas por causa de la especulación, marginando aún más a esa población que no disponía de infraestructura necesaria. Se trata de un modelo urbano importado de Norteamérica transformado en su propia versión brasileña que impone de una incorrecta modernidad, esencialmente en cuanto a los desplazamientos urbanos dado que muchos de ellos se efectúan en automóvil, un país que pasa de un sistema económico neocolonial al capitalista a marchas forzadas, las tierras sin uso aparente pasan a ser según Milton Santos (1988) “barbecho especulativo”.

La era del transporte por carretera trae consecuencias nefastas para la población haciéndola depender del automóvil y generando una distribución radial de corredores que a su vez sectoriza la ciudad, pese a esto se sigue apostando por el mismo sistema, perpetuando la segregación social, y es que el metro fue 10 veces más caro que construir una autopista en São Paulo, así como en Río 6 veces más caro (Santos, 1988). El acceso a servicios es brutal como en cualquier país desarrollado pero está adaptado a la influencia estadounidense, se concentra en el centro urbano mientras en las periferias es inexistente empobreciendo su vida local, ahí entran los flujos, diarios de millones de personas desplazándose al centro para trabajar en un transporte generalmente caro, en comparación con sus sueldos, independientemente de que sea individual o colectivo. La ciudad no solo atrae a pobres, sino que por su organización, los crea y los perpetua como pobres.

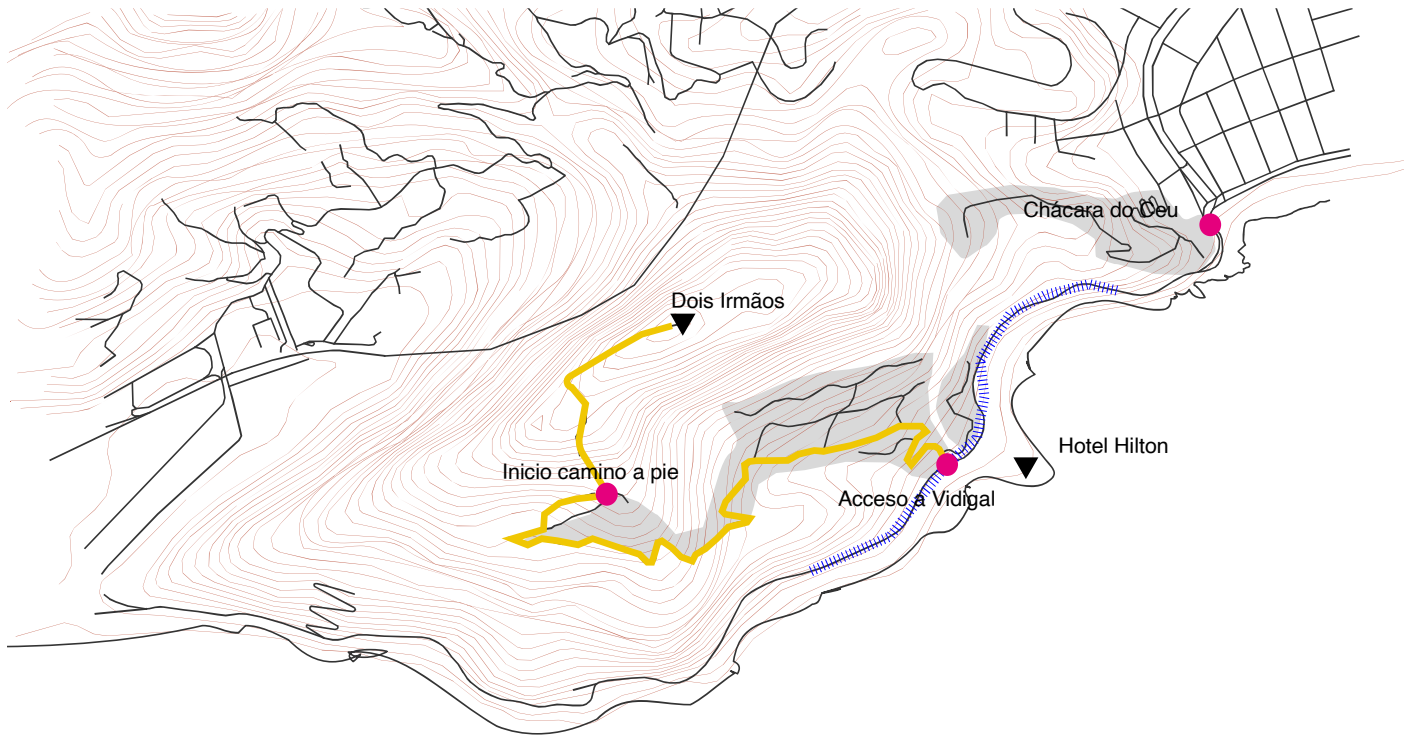
El automóvil en consecuencia de una etapa científico-técnica que desarrolla autopistas, trenes y demás infraestructuras pero que generalmente atienden a la inversión privada, que desarrolla las metrópolis son del automóvil y cada vez dependen más de la infraestructura porque sin ella no funcionan, en países en vías de desarrollo normalmente hay una metrópolis económicamente autónoma, São Paulo en caso de Brasil, este no es el caso de Río.

Industrialización y urbanización en Brasil

Industrialización y urbanización son procesos complementarios, la industrialización ofrece empleo urbano a la población rural y provoca así un éxodo a la ciudad buscando oportunidades. Ninguna ciudad brasileña estaba en condiciones de recibir ese flujo de población y en consecuencia se produce miseria dada la enorme competencia por trabajar. En el siglo XX tuvo lugar una enorme urbanización caótica incluso en barrios burgueses en ciudades como Río o São Paulo duplican la población de Roma o París, pero están diez veces menos dotadas de servicios urbanos y de oportunidades de trabajo. La situación es casi inexplicable en cuanto a cómo sobreviven millones de brasileños en las periferias.

Esa masa urbana no puede ser exportada como ocurrió en Europa en los siglos XIX y XX. La solución tiene que estar en el origen. Mientras tanto la realidad es que los trabajadores aprenden a construir su propia favela que le permite vivir relativamente cerca de su trabajo y así vivir también como comunidades humanas regulares estructuradas y orgullosas de sí. La supervivencia de los *favelados* ha buscado soluciones aunque estas sean ilegales, las drogas producen billones de dólares, en esa base se estructura el crimen organizado como fuente de empleo para la favela, una carrera desgraciadamente deseada desde los menores. La lucha y supervivencia dentro de la masa urbana de la favela se asocia con la vida pública con festividades como el carnaval, ceremonias de candomblé, pasiones deportivas cofinanciadas por el estado como herramienta de disuasión. Pero últimamente todo se ha vuelto más complejo porque las instituciones tradicionales están perdiendo su poder de control y adoctrinamiento, ahora opera el sistema de comunicación de masas que impone patrones de consumo inalcanzables para muchos, lo que desencadena más violencia en las calles, y despierta miedo al espacio público, aunque es cierto que la concepción del mismo ha mejorado en los últimos veinte años, pero porque mejoró la situación económica.

Vidigal / Dois Irmãos



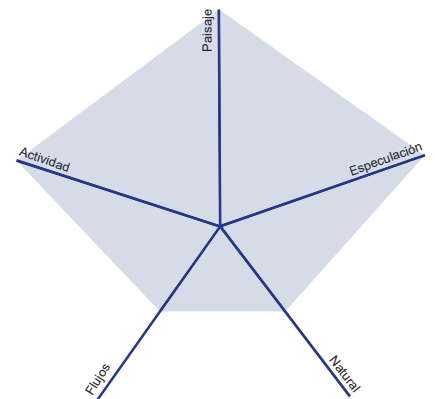
▼ Hitos

● Nodos

■ Sendas

▬ Bordes

■ Barrios



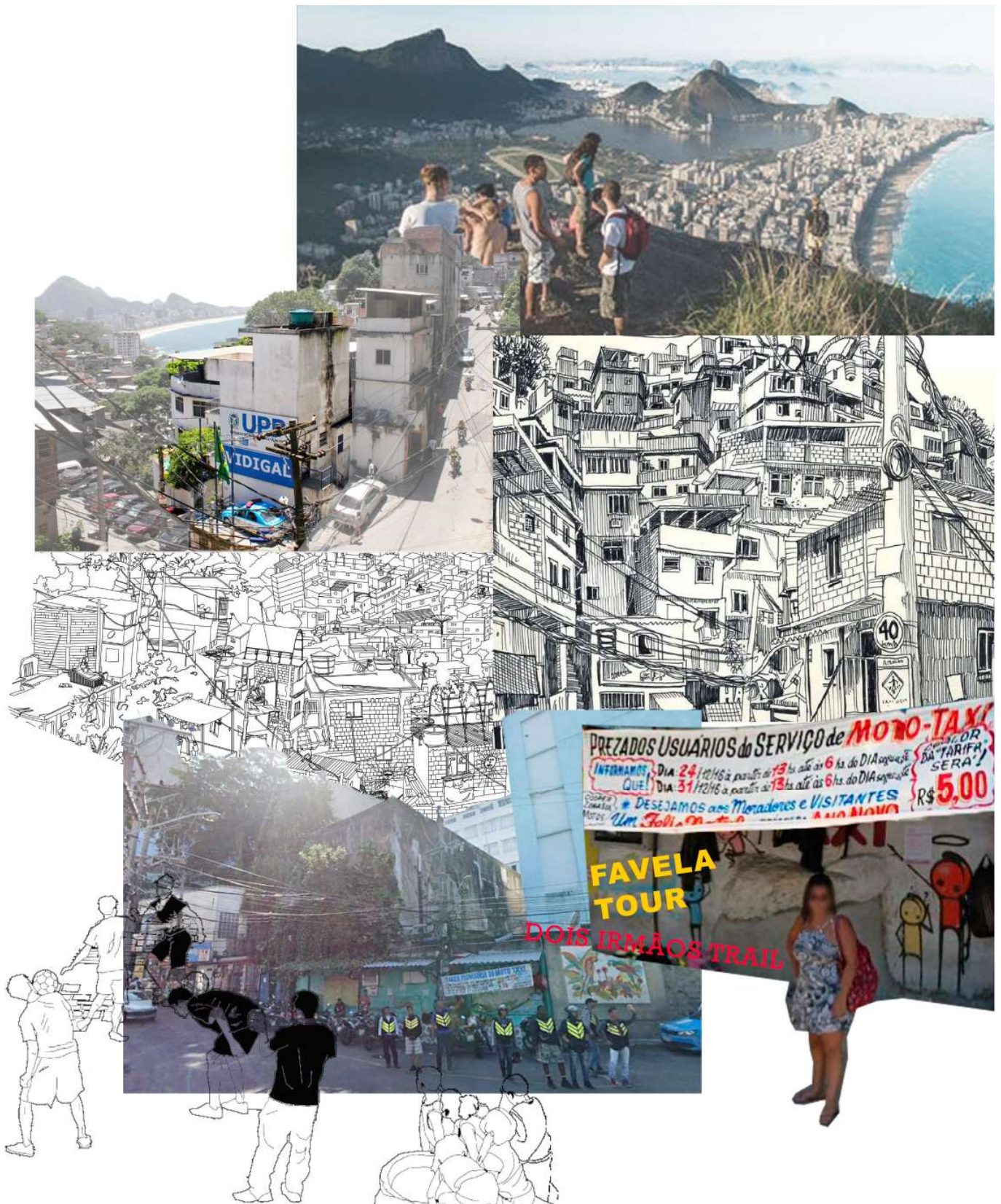


Figura 42: Elaboración propia. En muchos casos prima instalación de Unidades de Policía Pacificadora en vez de una escuela. El desarrollo económico en favelas como Vidigal hace que sus vecinos puedan comer del turismo y en cierto modo estas favelas son rentables para el Estado porque contribuyen a la construcción del imaginario carioca.

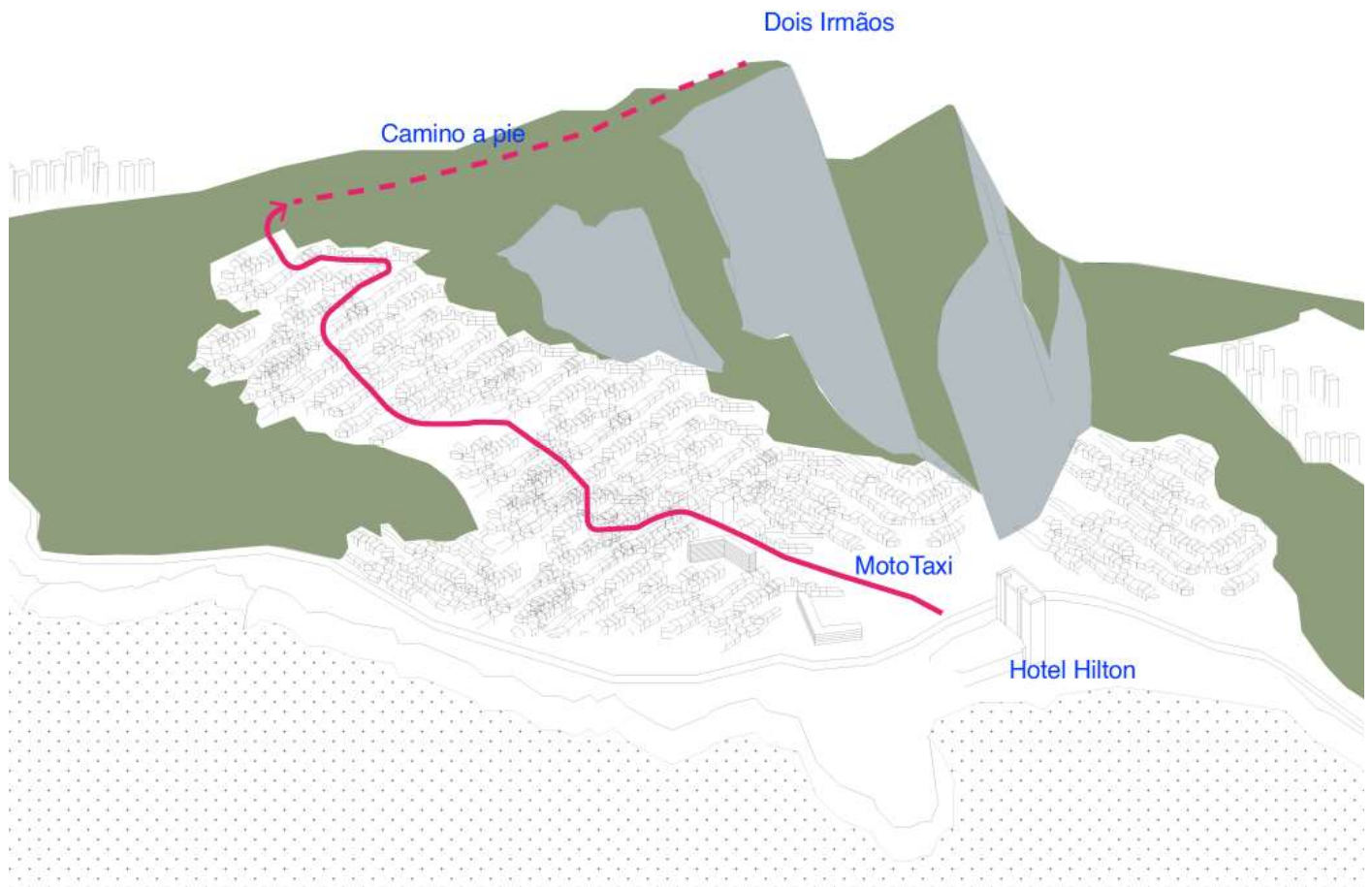


Figura 43: Elaboración propia. La favela Vidigal, vecina de barrios acomodados como Leblón, Gávea y San Conrado, es el ejemplo de este desarrollo económico desde que las autoridades expulsaron a las bandas de narcotraficantes y comenzaron a pacificar, aunque aún así sigue habiendo violencia policial. El mercado inmobiliario, los precios de compraventa y de alquileres superan ya en muchos casos los de barrios tradicionales de la ciudad. Se produce la gentrificación de las favelas por su posición geográfica saliendo más rentable que procesos de realojo. Los alojamientos de todo tipo se nutren de la vida e imagen en la favela. Todo ello principalmente por la visión de la ciudad desde el morro.

#12

Río:

Las 4+1 ecologías

12. Las 4+1 ecologías de Río

Escojo el texto de Reyner Banham porque ayuda a comprender la territorialidad de Río de Janeiro mediante un sistema de análisis como el que aplicó a Los Ángeles pudiendo resultar una comparativa rápida y simple. Se trata de un proceso de urbanización semejante al de muchas ciudades latinoamericanas construidas bajo una fuerte presión económica y especulativa, un análisis de otras realidades urbanas desde la década de 1970 sobre el inevitable examen de los dogmas del Movimiento Moderno, están presentes en el libro de forma reflexiva muy relacionado con el movimiento artístico pop y kitsch, interesante para apreciar sus tesis a partir del desarrollo de las metrópolis contemporáneas, que probablemente serían nombradas por el autor como las metrópolis capitalistas de la cuarta edad de la máquina. El autor centra su tesis en el conurbano del Gran Los Ángeles, una ciudad que no se entiende sin el desarrollo de 2 industrias: Cine y aviación dadas sus buenas condiciones climatológicas, con lo cual la ciudad se conecta aún más con el mundo; la culminación será los JJOO de 1930.

El autor quiso que enfrentarse al juicio académico que a Los Ángeles como ciudad sin cualidades y en segundo lugar por hacer de esa falta de cualidades urbanas algo atrayente. La palabra ecología representaría a cada una de esas cuatro partes que componen el objetivo de articular todas las dimensiones que ve como esenciales, proponiendo cuatro modelos de "Autopía" dentro de la metrópolis: downtown, llano, colinas y surfurbia, Los Ángeles creció de una forma espeluznante y sirve como modelo mundial de crecimiento modelo de la ciudad capitalista desde mediados del siglo XX siguiendo la estructura del tráfico rodado lo cual genera muchos problemas como polución, tráfico, grandes distancias, abastecimiento, morfología desestructurada solo unida por autovías, el suburbio, elemento de espacio público frente a una ausencia al cual se llega mediante transporte privado.

En la "Autopía" el coche es el elemento de liberación vertebrador, conecta puntos pero no los une sino que los segrega con los problemas produciendo una situación convulsa. Murallas segregadoras con viarios fuera de escala, quien o tiene coche no puede desarrollarse por tanto quien no tiene nivel adquisitivo cada vez se empobrece más, lo idílico comienza a tambalearse, es una utopía perversa que genera una metrópolis sin cualidades que es la propia negación materializada de los fundamentos del urbanismo, Banham se propuso distinguir los aspectos más evidentes de aquello que denominó lengua local para llevar a cabo su análisis, donde imperaba el movimiento, la instantaneidad, afrontando el territorio en estas cuatro categorías para luego tratar al conjunto: la costa y sus playas; *Surfurbia*, los cerros de Santa Mónica y Hollywood, *hills*, el valle central *los llanos*, y por último la *Autopía* el sistema de autopistas que corta y coloca en comunicación a las otras tres utopías.

El llano o *Baixada*. El coche fue por mucho tiempo el único medio de transporte para llegar a muchos lugares digamos a pequeña escala, una hiperexpansión urbana imposible de expandirse de una forma ordenada y exponencial.

Los Ángeles se desarrolló inicialmente a partir de las vías férreas pero poco a poco fueron perdiendo su funcionalidad dados los incesantes cruces con tráfico rodado y peatones, algo parecido ocurrió en Río con los tranvías del Centro hacia la Zona Sul y las compañías que se expanden por la Baixada Fluminense, suburbios al norte, fueron abandonándose dado el aumento en el tráfico rodado, pero ambos desarrollos no habrían sido posibles sin estos medios de transporte por considerarse alejadas del centro de las ciudades, y también por la naturaleza virgen (desértica en Los Ángeles y selvática en Río).

Las colinas o *morros*: Más allá de las inmejorables vistas, se viven dos realidades entre colina y llano, lo que en Los Ángeles sería la zona de mayor renta per cápita de Hollywood, Bel Air y Beverly Hills, en Río sería al contrario, aunque por poco tiempo, los intereses especulativos hacia el morro son cada año más incipientes y con la llegada del turismo son muchos los que aprovechan la situación para construir alojamientos donde antes habían viviendas en las favelas. Los apartamentos cerrados que encontramos en las colinas de Los Ángeles, en Río se localizan principalmente en la parte baja de la Zona Sul y Barra da Tijuca, presentan características comunes; privacidad, seguridad al estar alejado del Centro, homogeneidad económica de elite, dependencia del transporte

Cuatro ecologías en Río

- Zona Sul
- Autopistas / Rodovías
- Metro

Baixada / Llano

Centro

Transición
Botafogo, Flamengo

Morros / Colinas
Tijuca, Pão de Açúcar, Dois Irmãos...

Surfurbia
Copacabana, Ipanema, Leblón

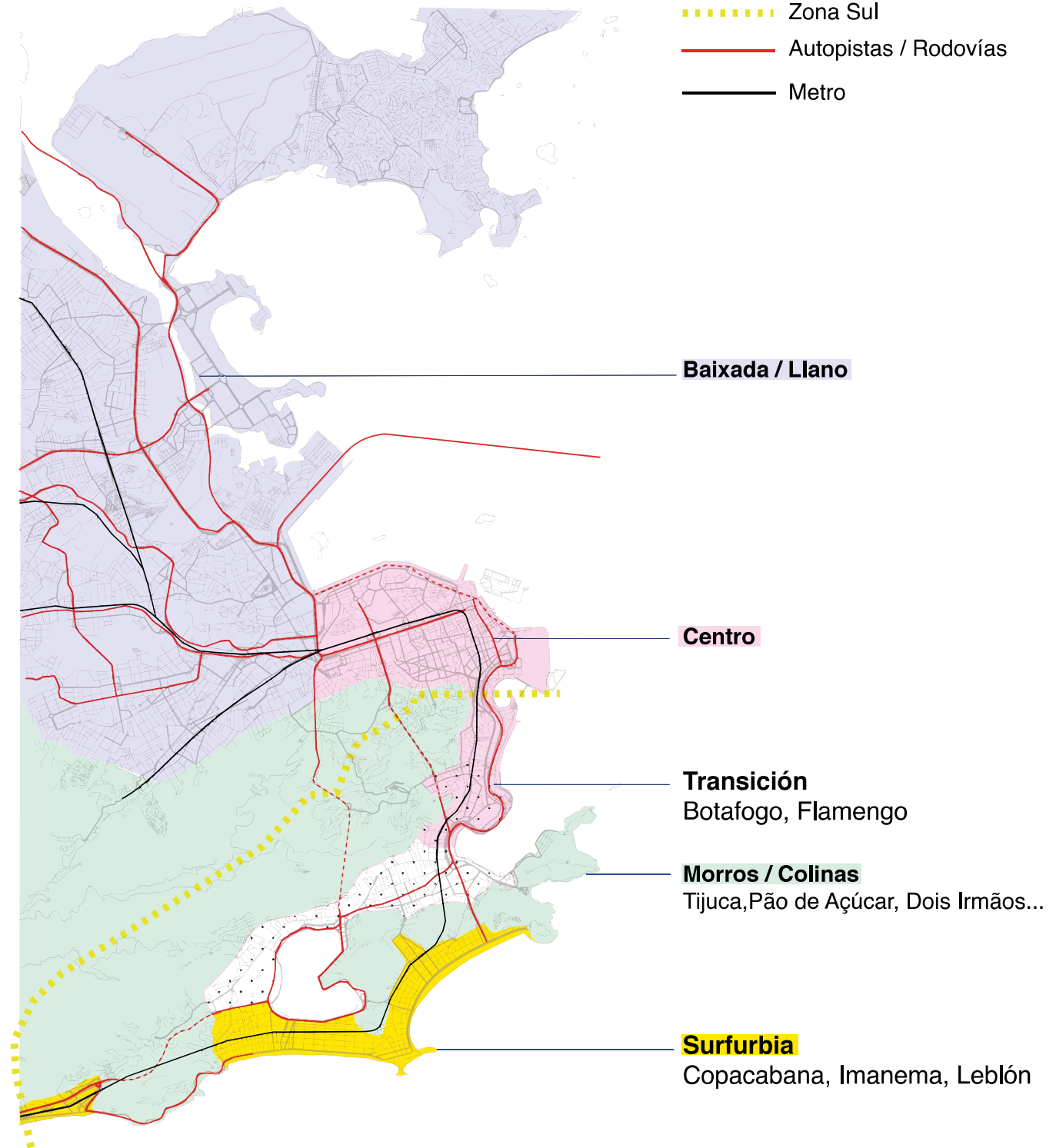


Figura 45: Elaboración propia. "Las Cuatro Ecologías de Río".

individual frente a lo colectivo. Estos edificios de apartamentos no respetan el paisaje circundante, ejecutan movimientos de tierra sin remordimientos generando situaciones paisajísticas totalmente artificiales.

Surfurbia, las playas de Copacabana, Ipanema y Barra, la costa, tiene especial relevancia en cómo se conecta la costa, que en principio está inconexa con respecto a la ciudad por el mero hecho de que no existía una cultura del baño previa. Existía mucho respeto al mar hasta principios de siglo, y se aprende a tener una cultura con el mar. La playa como gran espacio público de cohesión se reinterpretó como un elemento troncal de ciudades con mar, es el espacio público de todos por excelencia, conexión más lúdica entre humano y lo natural, estas dos ciudades se exponen al observador como un elocuente espectáculo urbano donde la costa, al ser un espacio público universal, se hacen latentes una vez más, las diferencias sociales urbanas, el modo en que se va a la playa, la compañía.

Autopistas o *rodovías*. En medio de la ciudad una red de autopistas conecta, o segrega, puntos esto se hace más presente en el caso del llano, la periferia, donde la masa de población aparentemente no es importante, Banham acuñó un nuevo término: Autopía, fusión entre utopía y automóvil, la mayoría de los habitantes de estas ciudades pasan una parte importante del tiempo de su vida encerrados en sus coches dentro de un atasco. Llega a ser un modo de vida.

El Centro surgiría como una quinta ecología (4+1) ya que en el caso de Río tiene mayor peso histórico y estructurador mayor que en Los Ángeles, por tanto surge la necesidad de ampliar a una nueva ecología. El centro en medio de las otras ecologías queda vaciado y extremadamente zonificado, el conocido como efecto donut, se produce un *paraíso instantáneo* alejado del centro ya que el centro es un lugar mucho más que antiguo, degradado e inseguro producto de la zonificación y falta de una inversión que debería en restaurarlo e reintegrarlo con la ciudad aunque hoy en día el concepto de ciudad ha cambiado, tenemos que reconocer que las Olimpiadas de 2016 en Río se ejecutaron numerosas mejoras en el antiguo puerto además del soterramiento de la autopista que dividía Río de la bahía y lo dejaba inconexo.

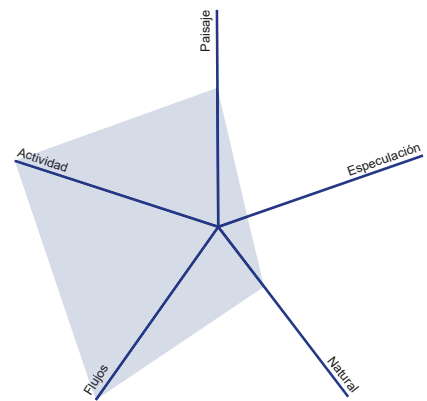
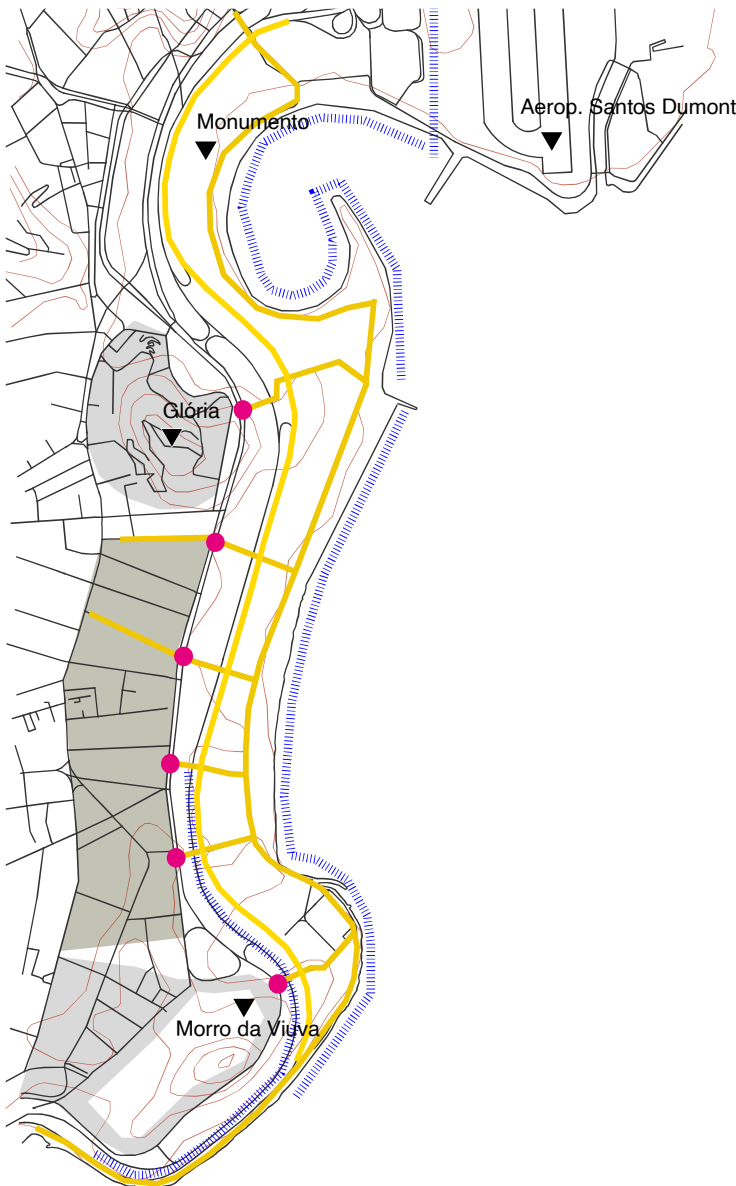


Figura 44: Uso compartido desequilibrado de la autovía que hace de barrera en el parque lineal.

Aterro do Flamengo

Terreno ganado al mar con los escombros provenientes principalmente del histórico Morro do Castelo, proyectado en 1965 por el equipo compuesto por Lota de Macedo Soares, Affonso Eduardo Reidy y el paisajismo a cargo de Burle Marx, fruto de la modernización parcial del centro colonial transformando así la línea de costa más histórica y adaptándola a las necesidades de circulación de la era del automóvil.

El parque con una superficie de 1,2 km² articula diferentes flujos urbanos y así se utiliza 24 horas al día, lo cual no quiere decir que el flujo de personas sea 24 horas pero sí el tráfico rodado, siendo una zona insegura a determinadas horas de la noche, por desgracia nada nuevo en Río. Esa articulación se da a distintos niveles gracias al uso de la topografía en una misma superficie que puede ser cóncava (pasajes bajo la avenida) o convexa (pasarelas), geométricamente representa convergencia y continuidad, siguiendo una lógica lineal paralela a la Bahía de Guanabara consiguiendo compatibilizar flujos de naturalezas diferentes.



▼ Hitos ● Nodos ■ Sendas - - - - Bordes ■ Barrios

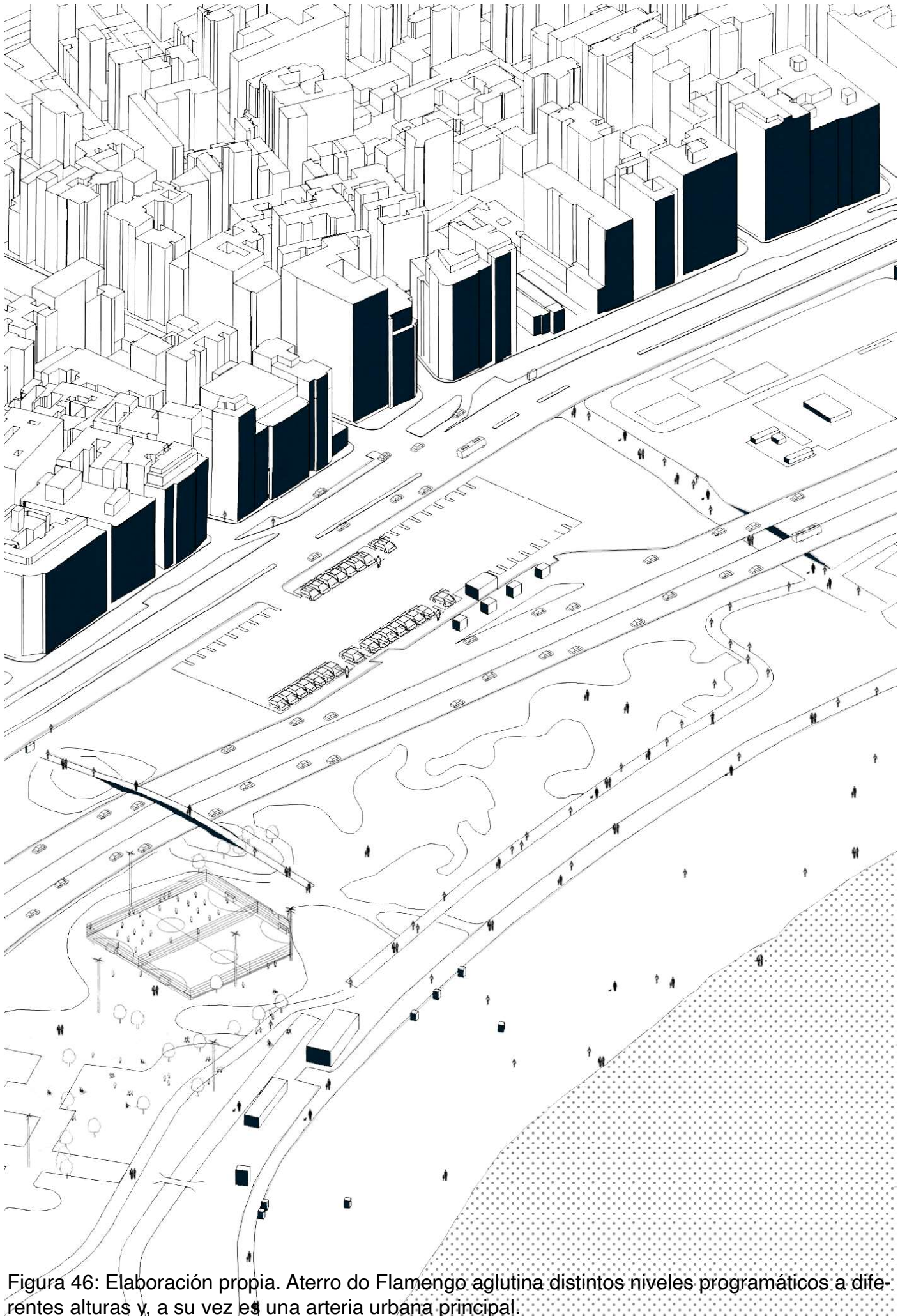


Figura 46: Elaboración propia. Aterro do Flamengo aglutina distintos niveles programáticos a diferentes alturas y, a su vez es una arteria urbana principal.

#13

Conclusiones

13. Conclusiones

1. Debido a su topografía, Río de Janeiro, se ha caracterizado por adaptarse al terreno, no tiene un crecimiento urbanístico llano y horizontal, sino un proceso acumulativo vertical o en pendiente, conformando así una identidad urbana. La legibilidad es elemento de importancia decisiva en el entorno urbano a la hora de forjar una identidad en sus ciudadanos y seguridad frente a la desorientación y tras el análisis se demuestra cómo podría ser una vía para la reestructuración de ciudades. Los crecimientos de Río han ido evolucionando en el tiempo. Actualmente la ciudad está estancada urbanísticamente tras el auge de inicios de la década 2010, que acabó con la Olimpiada de 2016 y la crisis económica y política. Pese a ello, la población crece y el espacio se reduce entre la gran extensión natural y la ciudad informal. Los planes urbanísticos se orientan hacia la colmatación de lo existente, urbanización en el caso de la ciudad informal, potenciando su identidad cultural así como soporte hídrico ya que numerosos barrios se asientan sobre arroyos subterráneos.

Por otro lado, la legibilidad del paisaje urbano no constituye la única cualidad urbana aunque sea ventajosa, también hay otros factores como la escala, el tiempo, complejidad, flujos urbanos. Para que la imagen de lugar a una orientación de actividades necesitará diversas cualidades más allá de la mera imagen o del factor identidad. Debe permitir que el observador actúe dentro del medio físico, y más concretamente que se desarrollen actividades humanas en sintonía con el equilibrio natural, sino será un mero hito, una imagen. El imaginario es lo que otorga una cualidad para suscitar una imagen eficaz o enérgica en cualquier observador, fácilmente identificables. Por tanto las ciudades legibles incitarán a una mayor participación en la vida pública.

2. El área de estudio presenta una población variada, pero cabe destacar que se compone principalmente de los dos extremos, clase alta y clase baja, concentrando dos grupos opuestos y uno de ellos en riesgo de exclusión social, con necesidades y perfiles diferentes. La Zona Sur está bien equipada, dispone de buena accesibilidad y red de infraestructura pública, convirtiéndolo en un buen lugar para la integración y el desarrollo económico digno de la población vulnerable. El problema es que no toda la clase alta está dispuesta a la integración.

3. Los significados de la ciudad son diversos, incluso cuando su conjunto pueda ser fácilmente reconocible. En Surfurbia representan poder, elitismo, decadencia en el caso de Cosme Velho y en el Centro. Esta degradación es una problemática de muchos entornos históricos en la ciudad, normalmente son barrios con buena herencia arquitectónica, plurales, tradicionales, sin embargo todo este patrimonio se ve amenazado por políticas urbanas que optan por el camino rápido: demoler y empezar desde cero, programas mal llamados higienistas por políticos, que en realidad son elitistas, en contraste con la vitalidad en Copacabana. Así como estas transformaciones han de estructurar la imagen de la ciudad, su potencial, y no el tráfico rodado como protagonista, Río debería ampliar su oferta de transporte público a gran escala especialmente desde la periferia, dejando atrás la idea del coche como medio de transporte más eficiente. Ejemplos como el cierre al tráfico de las playas debería extenderse a otras arterias de la ciudad.

4. Patrimonialización del paisaje. Herramientas que favorecen el respeto o grado de protección del soporte natural, favorecido por la topografía principalmente, es lo que otorga carácter al paisaje urbano, si no hubiese sido así la ciudad hubiese perdido su identidad o la hubiese sustituido por otra que no le es propia. Pero esa patrimonialización ha de tener un enfoque social, es decir, no puede patrimonializarse solo en paisaje de áreas ricas, el paisaje ha de ser un elemento verbrador de la ciudad junto con el medioambiente, servirían de ejemplo planes como GreenHeart para el Randstad en Países Bajos, recuperación de *córregos* en São Pualo, Anillos Verdes en Madrid.

14. Bibliografía

- ANDREATTA, V., (2009) Río de Janeiro: Planes de ordenación y orígenes de la urbanística carioca, Barcelona: ETSAB UPC.
- BAHIA, T., (2002) Paisagem e Arquitetura no Rio de Janeiro, Barcelona: ETSAB UPC.
- BERENSTEIN, L., (2003) Viejas formas de polarización y marginación social del espacio En: Ciudad y territorio volumen XXXV, Madrid: Publicaciones Ministerio de Fomento, págs.: 259 – 315.
- BANHAM, R., (1971) Los Ángeles: La arquitectura de las cuatro ecologías, Nueva York: Penguin.
- COLE, J., SANTOS, M. y PANADERO, M., (1988) Urbanización, subdesarrollo y crisis en América Latina, Albacete: Seminario de Geografía.
- CORREA, F., (2018) São Paulo Biografia gráfica, São Paulo: Romano Guerra.
- CULLEN, G., (1974) El paisaje urbano, Barcelona: Blume.
- ENDERS, A., (2000) Histoire de Rio de Janeiro, Paris: Fayard.
- GHEL, J., (2004) La vida entre los edificios En: La humanización del espacio urbano, Madrid: Reverté, págs.: 23 – 37.
- GLAESSER, E., (2011) capítulo 3: ¿Qué tienen de bueno los barrios deprimidos? En: El triunfo de las ciudades, Barcelona: Taurus, págs.: 100-116.
- HOUGH, M., (1984) capítulo 1: Ecología urbana, En: Naturaleza y ciudad, Barcelona: Gustavo Gili, págs.: 5 -31.
- LASSANCE, G., (2012) Rio metropolitano: Guia para uma arquitetura, Río de Janeiro: Rio Book's.
- LEWIS, J., (2004) El paisaje de la historia: Cómo los historiadores representan el pasado, Barcelona: Anagrama.
- LOGUYO, E., (2017) Rio de Janeiro cidade maravilhosa En: Capitais do Brasil, São Paulo: Metalivros, págs.: 198 -211.
- LYNCH, K, (1974) La imagen de la ciudad, Buenos Aires: Infinito.
- MADERUELO, J., (2006) Paisaje y pensamiento, Madrid: Abada-CDAN.
- MC HARG, Ian L., (2000) Proyectar con la naturaleza, Barcelona: Gustavo Gili.
- RIBEIRO, D., (2015) Industrialização e urbanização no Brasil, En: O Povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil, 3ª ed., Global: São Paulo, págs.: 149 -156.
- RÜSCHE, R., (2014) A Paisagem brasileira no início do século XIX, São Paulo: PósGraduação FAU USP N.35.
- SERAPIÃO, F., (2016) Parque do Flamengo, En: Escola Carioca:Arquitetura moderna no Rio de Janeiro, São Paulo: Monolito N.31, págs.: 136 -141.

SHELLARD, D., (2006) A paisagem da colônia Brasil, En: Revista Brasileira de História: São Paulo, págs.: 63-87.

SORKIN, M., (2004) Variaciones sobre un parque temático, Barcelona: Gustavo Gili.

Recursos electrónicos

ANDREATTA, V., (2008) Atlas Andreatta: Atlas dos planos urbanísticos do Rio de Janeiro de Beurepaire-Rohan ao plano estratégico. [online] Disponible en: <<https://search.library.utoronto.ca/details?7098021>> [Consultado 10 Abril 2020].

ANDREATTA, V., (2012) Río de Janeiro: Planes de ordenación y orígenes de la urbanística Carioca. Universitat Politècnica de Catalunya. [online] Disponible en: <http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/12253/1/01_02_VerenaAndreatta.pdf> [Consultado 10 Abril 2020].

Apps.data.rio, (2020) Armazenzinho. [online] Disponible en: <<https://apps.data.rio/armazenzinho/pages/evolucaoUrbana/historico/?tipo=mapaCentro>> [Consultado 15 Abril 2020].

Apps.data.rio, (2020) História dos Bairros. Armazenzinho. [online] Disponible en: <<https://apps.data.rio/armazenzinho/>> [Consultado 15 Abril 2020].

Biblioteca Nacional, (2015) Rio 450 anos - Bairros do Rio - Ipanema. Biblioteca Nacional Notícias. [online] Disponible en: <<https://www.bn.gov.br/acontece/noticias/2015/04/rio-450-anos-bairros-rio-ipanema>> [Consultado 20 Julio 2020].

Brasileira fotográfica. (2020) Rio de Janeiro, Capital Mundial da Arquitetura. [online] Disponible en: <<http://brasilianafotografica.bn.br/>> [Consultado 20 Julio 2020].

BURGI, S., (2020) Panorama parcial do Rio de Janeiro. Instituto Moreira Salles [online] Disponible en: <<https://ims.com.br/unidade/rio-de-janeiro/>> [Consultado 18 Marzo 2020].

Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, (2020) Sistema Municipal de Informações Urbanas [online] Disponible en: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/ipp>> [Consultado 12 Marzo 2020].

Life, (2020) Brazil In The Fifties: Color Photos Of A Beautiful, Troubled Country. [online] Disponible en: <<https://www.life.com/destinations/brazil-in-the-fifties-color-photos-of-a-beautiful-troubled-country/>> [Consultado 2 Mayo 2020].

Pcrj.maps.arcgis.com, (2020) Story Map Journal. [online] Disponible en: <<https://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=354e7f09ee8947d6bb5dc4d261758773>> [Consultado 15 Abril 2020].

Pcrj.maps.arcgis.com , (2020) Geografia do Rio. Arcgis Web Application. [online] Disponible en: <<https://pcrj.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6eb41fbae7d3418ab69ea88aea1c51b5>> [Consultado 15 Abril 2020].

Pcrj.maps.arcgis.com , (2020) Perfil topográfico. Arcgis Web Application. [online] Disponible en: <<https://pcrj.maps.arcgis.com/apps/opstdashboard/index.html#/79f44ac20a054cbead649d19af5ae750>> [Consultado 15 Abril 2020].

ROSA, R., (2014) Rio carioca. Copacabana em foco [online] Disponible en: <<https://ama2345decopacabana.wordpress.com/planejamento-urbano/a-historia-do-abastecimento-comeca-no-rio-de-janeiro/rio-carioca/>> [Consultado 19 Mayo 2020].

ROSA, R., (2011) Processo de Urbanização. Copacabana em foco [online] Disponible en: <<https://ama2345decopacabana.wordpress.com/planejamento-urbano/processo-de-urbanizacao-em-copacabana/>> [Consultado 19 Mayo 2020].

ROUANET, M., (2011) Copacabana anos 30, 40 e 50. Copacabana em foco [online] Disponible en: <<https://ama2345decopacabana.wordpress.com/planejamento-urbano/a-historia-do-abastecimento-comeca-no-rio-de-janeiro/rio-carioca/>> [Consultado 19 Mayo 2020].

SALAZAR, C., Teorías urbanas: Río de Janeiro. Universidad de los Andes [online] Disponible en: <<http://portfolios.uniandes.edu.co/gallery/22731967/TEORIAS-URBANAS-RIO-DE-JANEIRO>> [Consultado 5 Mayo 2020].

SIQUEIRA, G., (2011) Origem de Copacabana. Copacabana em foco [online] Disponible en: <<https://ama2345decopacabana.wordpress.com/as-lendas-e-os-mitos-de-nossa-de-senhora-de-copacabana/>> [Consultado 19 Mayo 2020].

Unesco, (2012) Rio de Janeiro: Carioca Landscapes between the Mountain and the Sea [online] Disponible en: <<https://whc.unesco.org/en/list/1100>> [Consultado 20 Junio 2020].

WILLIAMSON, T., (2018) La otra cara de las favelas de Río de Janeiro: Un ejemplo de autogestión y sustentabilidad, RT [online], Disponible en: <<https://actualidad.rt.com/actualidad/295659-otra-cara-favelas-rio-autogestion-sustentabilidad>> [Consultado 9 junio 2020].

15. Índice de figuras

- 1: Elaboración propia del terreno tridimensional a partir de Global Mapper.
- 2: Elaboración propia con base en fotografía satélite Sudamérica. <https://mapas.owje.com/>
- 3: Elaboración propia con base en fotografía satélite Río de Janeiro. <https://mapas.owje.com/>
- 4: Elaboración propia con base en fotografía satélite Google Earth.
- 5: Martin Ogolter, O Pais do Futuro. <https://www.martinogolter.com/>
- 6: Jacques de Van de Claye, 1579. <http://gutenberg.net.au/ebooks06/0600361h.html>
- 7: Luis dos Santos Vilhena, 1775. Acervo da Biblioteca Nacional. <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia>
- 8: William Alexander, 1799. Acervo da Biblioteca Nacional. <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/iconografia>
- 10: Facchinetti, Vista Chinesa, 1869. <http://historia.jbrj.gov.br/original/foto0043original.jpg>
- 12: Hotel Copacabana Palace 1922. <https://diariodorio.com/historia-do-copacabana-palace/>
- 13: <https://www.bn.gov.br/acontece/noticias/2015/04/rio-450-anos-bairros-rio-ipanema>
- 14: Fundación Helga de Alvear. <http://fundacionhelgadealvear.es/>
- 15: The Rio Times, Barra da Tijuca: The Olympic Neighborhood of Rio de Janeiro. <https://riotimesonline.com/brazil-news/rio-real-estate/barra-da-tijuca-the-olympic-neighborhood-of-rio-de-janeiro/>
- 16: Rio de Janeiro: Carioca Landscapes between the Mountain and the Sea. <https://whc.unesco.org/en/list/1100/>
- 17: Fotografia histórica do Bairro da Urca. <https://www.urca.net/fotos.htm>
- 18: Viajante sem fim. <https://viajantesemfim.com.br/o-que-ver-e-fazer-no-bairro-da-urca-rio-de-janeiro/>
- 19: https://en.wikipedia.org/wiki/Santa_Teresa,_Rio_de_Janeiro
- 20: Gravura roda de samba. <https://www.brasilianaiconografica.art.br/>

- 22: Vista aérea Morro da Viúva sin fecha. <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/3943>
- 23: Vista aérea Morro da Viúva 1950. <https://www.skyscrapercity.com/threads/fotos-antigas-do-rio-de-janeiro.877776/>
- 25: Ulysses Padilha, vista aérea drone. <http://www.dronestagr.am/copacabana-beach-rio-de-janeiro-brasil-2/>
- 26: Gravado de Alfred Martinet, Vista do Corcovado [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Alfred_Martinet,_Vista_do_Corcovado_\(gravura\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Alfred_Martinet,_Vista_do_Corcovado_(gravura).jpg)
- 27: Chapéu do Sol (1885) no Corcovado e construção do Cristo Redentor. <https://diariodorio.com/chapu-do-sol-no-corcovado-e-construo-do-cristo-redentor/>
- 28: Inauguración del Cristo Redentor en 1931. <http://www.ibamendes.com/2012/06/fotos-antigas-do-rio-de-janeiro-xxxii.html>
- 29: Revista Life, Brazil 1957. <https://www.life.com/destinations/brazil-in-the-fifties-color-photos-of-a-beautiful-troubled-country/>
- 30: Empresa de paseos en helicóptero, vista del Corcovado. <https://imaginariodejaneiro.com/que-hacer/tours-rio-de-janeiro/vuelo-en-helicoptero-rio-de-janeiro/>
- 31: Vista aérea Pedra do Arpoador. <https://ar.pinterest.com/pin/102949541469837936/>
- 32: Av. Vieira Souto - Ipanema. Acervo Biblioteca Nacional. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1355823/icon1355823.jpg
- 33: Sebastián Vocalino. <http://losvocalino.com/>
- 34: Revista Life, Brazil 1957. <https://www.life.com/destinations/brazil-in-the-fifties-color-photos-of-a-beautiful-troubled-country/>
- 35: MaRio de Janeiro, Ed. Taschen, Mario Testino. <https://www.mariotestino.com/>
- 36: MaRio de Janeiro, Ed. Taschen, Mario Testino. <https://www.mariotestino.com/>
- 37: Sebastián Vocalino. <http://losvocalino.com/>
- 38: MaRio de Janeiro, Ed. Taschen, Mario Testino. <https://www.mariotestino.com/>
- 39: Sebastián Vocalino. <http://losvocalino.com/>
- 40: Sebastián Vocalino. <http://losvocalino.com/>
- 41: Mapa de países según su coeficiente de Gini en 2017. https://es.wikipedia.org/wiki/Coeficiente_de_Gini
- 44: Vista aérea Aterro do Flamengo. <http://hasmgrupu.blogspot.com/2012/09/aterro-do-flamengo-o-parque-do-flamengo.html>

16. Anejo imágenes históricas

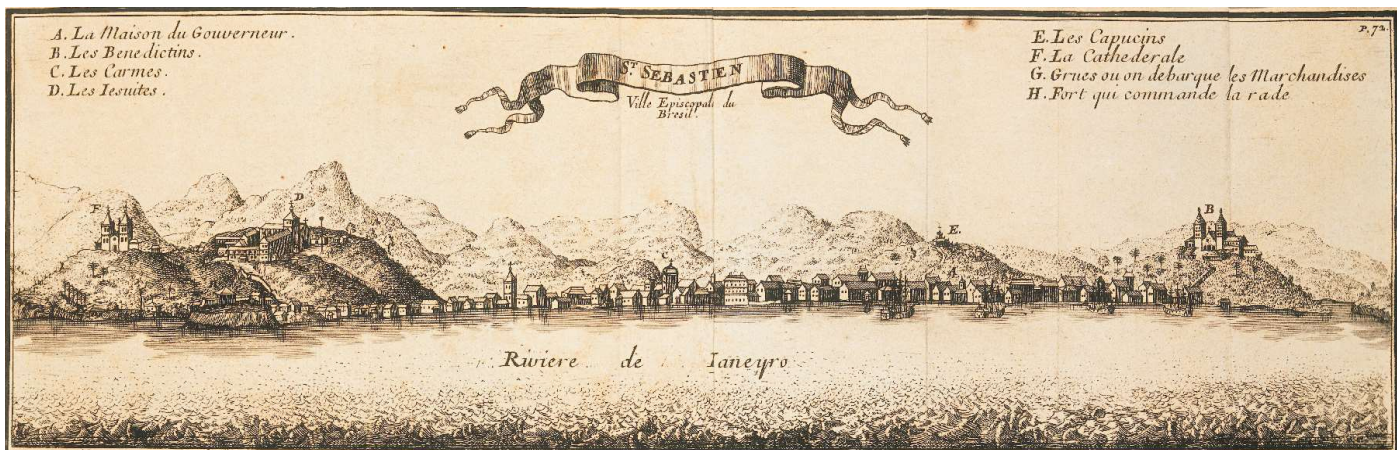


Figura 45: St. Sebastien Riviere de Janeiro, 1695, François Froger, Acervo da Biblioteca Nacional. <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia>



Figura 46: Prospecto da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro demonstra se a entrada da sua barra, Luís dos Santos, 1775, Acervo da Biblioteca Nacional. <https://www.bn.gov.br/explore/acervos/cartografia>



Figura 47: Río de Janeiro (Brasil). Cartas náuticas. 1869, Biblioteca Nacional de España. http://www.bne.es/es/Colecciones/GeografiaMapas/Subcolecciones/cartografia_moderna.html