

BANALIDAD DEL URBANISMO: LA LECCION DE CURITIBA

No son escasas las ciudades empeñadas en construir y difundir una buena imagen de sí mismas. Algunas no se limitan a los plegables turísticos, sino que se adentran en los terrenos más insidiosos de la gran prensa y otras aun en el de las publicaciones científicas. Es así que sobre algunas ciudades, pocas y siempre las mismas, se acumulan ensayos, tesis de grado, libros dirigidos a revelar tanto la gran originalidad de proyectos y políticas urbanísticas como las dificultades e insidias de distinto tipo que han debido enfrentar. A menudo también se toman por resultados precisamente esos proyectos y políticas, de modo que unos años después el visitante puede llegar a encontrarse con la sorpresa de no notar nada de extraordinario.

El caso opuesto es, en cambio, excepcional; que el visitante, aun si ha sido vagamente advertido, se encuentre con una ciudad donde la elevada calidad del ambiente construido y gobernado sea inmediatamente perceptible, más allá de las expectativas creadas por la correspondiente oficina de relaciones públicas. Y justamente esto le ocurrió a quien escribe: experimentar una extraña sensación de realidad a medida que manejaba los datos y los ins-

trumentos con los cuales está construida la política urbana de la ciudad.

Curitiba es una ciudad que funciona bien, donde el vivir cotidiano es menos fatigante, donde naturaleza y arquitectura no se encuentran en oposición, donde los espacios son vividos como conviene: ni congestionados ni desiertos. Quien se ocupa de urbanismo pueda experimentar la emoción del buen sentido. Cómo esto ha podido ocurrir merece ser contado.

La organización del espacio

Capital del Paraná, un estado predominantemente agrícola del Brasil meridional, Curitiba se extiende sobre 430 km² a una altura de 900 metros sobre el nivel del mar. Fundada en el siglo XVII (en 1993 celebraba sus trescientos años) como centro político y administrativo, se afirma realmente a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Son los considerables flujos inmigratorios de origen europeo —primero alemanes, después italianos y polacos— los que meten en movimiento una dinámica de desarrollo que transforma la ciudad en un importante centro de servicios. Sin embargo, la tasa de crecimiento se

mantiene baja hasta la segunda mitad de este siglo. El gran viraje ocurre a partir de los años sesenta: Curitiba se transforma en un importante centro comercial e industrial, además de nodo para el transporte y la transformación de los productos agrícolas (al inicio, café sobre todo). En 1965 contaba con 500.000 habitantes; hoy son 1,6 millones y el área se mantiene entre las que crecen más rápidamente, con una tasa media del 5 por ciento anual; el 80 por ciento de los puestos de trabajo está en los servicios.

El urbanismo moderno llega a la ciudad con el plano trazado en 1942 por Alfred Agache, el técnico francés que en los años 30 había dado a Río de Janeiro un plan destinado a incidir profundamente en los desarrollos futuros. Fuertemente caracterizado en modo funcionalista, el Plan Agache implanta un sistema de zonas especializadas, ligadas por un plan regulador de las grandes vías en el cual organizar la expansión. Al plan le costará tomar cuerpo; sólo diez años después serán definidas las diversas zonas —comercial, industrial, residencial, agrícola— y las correspondientes subdivisiones. En 1960 se definirán las unidades vecinales, dimensionadas a partir de la

escuela elemental y el área verde como servicios básicos. En los años 60 comienza para Curitiba un período de fuerte desarrollo; entre 1965 y 1966 se define el plan urbanístico que, si bien a través de continuos ajustes es el que todavía está en vigencia. Fuertemente innovador en relación con el Plan Agache, el nuevo plan regulador se inspira en algunos principios elementales, muy presentes en el debate de aquellos años, si bien escasamente aplicados en el resto del país. Es de aquí que comienza la extraordinaria experiencia de Curitiba.

Se decide en primer lugar transformar la estructura nodal del ensanche urbano por una de tipo lineal, con una estrecha integración entre uso del suelo y sistemas de transporte. Esta decisión mantenida con coherencia a lo largo de tiempo, arrastra consigo otras del mismo signo: descongestionar el área central, definir los límites físicos del crecimiento, apoyar económicamente el desarrollo urbano, distribuir equitativamente los equipamientos y los servicios.

Se identifican dos ejes, llamados «estructurales», tangentes al área central, a lo largo de los cuales surgirán los servicios, el

comercio y las residencias de alta densidad de modo de justificar la puesta en funcionamiento de un sistema de transporte público masivo, destinado a su vez a reforzar el desarrollo urbanístico del área. Los ejes, orientados inicialmente hacia el noreste y el suroeste, son en la actualidad perfectamente visibles y constituyen uno de los principales elementos de orientación en un tejido urbano que es, como en todas las ciudades americanas, tendencialmente indiferenciado y poco denso. En 1971, contra la tendencia de lo que se hace en las otras ciudades, inundadas por vías elevadas, pedazos de autopistas y distribuidores en varios niveles, se comienza a peatonalizar el área central, equipándola con los que después se convertirán en los elementos comunes del mobiliario urbano pero que entonces eran todavía una excepción. La localización de las áreas para el desarrollo industrial y un programa de servicios y equipamiento para los barrios completaban el proyecto de plan, definitivamente adoptado en 1966.

La gestión del plan

Nada extraordinario entonces desde el punto de vista metodológico y conceptual: ¿cuán-

tos planes semejantes no se trazaron en aquellos años? La diferencia está más bien en el hecho que, a partir de aquel plan, se construyeron y siguieron políticas urbanas coherentes, con continuidad, inteligencia y tenacidad. Más que pedir rehacer el plan a un ilustre profesional cada vez que éste pareciera superado, se prefirió sostener y reforzar la recién constituida oficina del plan, el IPPUC (Instituto de Investigación y Planificación Urbana de Curitiba), hasta convertirlo en el protagonista —proyectista y gestor— de las políticas urbanas de la ciudad. Al primer núcleo de técnicos, que en el tiempo representaron el esqueleto portante del Instituto, se fueron sumando progresivamente los mejores egresados de la universidad local. Hoy, en una nueva sede obtenida a través de la ampliación y adiciones a una casa señorial del siglo pasado, trabajan más de cien técnicos, entre ellos muchos recién graduados, empeñados en operaciones muy diversas: desde la construcción de un catastro computarizado hasta el diseño de las cabinas telefónicas o la reelaboración de las ordenanzas de construcción. El prestigio del Instituto, que comienza a ser conocido también internacionalmente, es altísimo en la ciu-

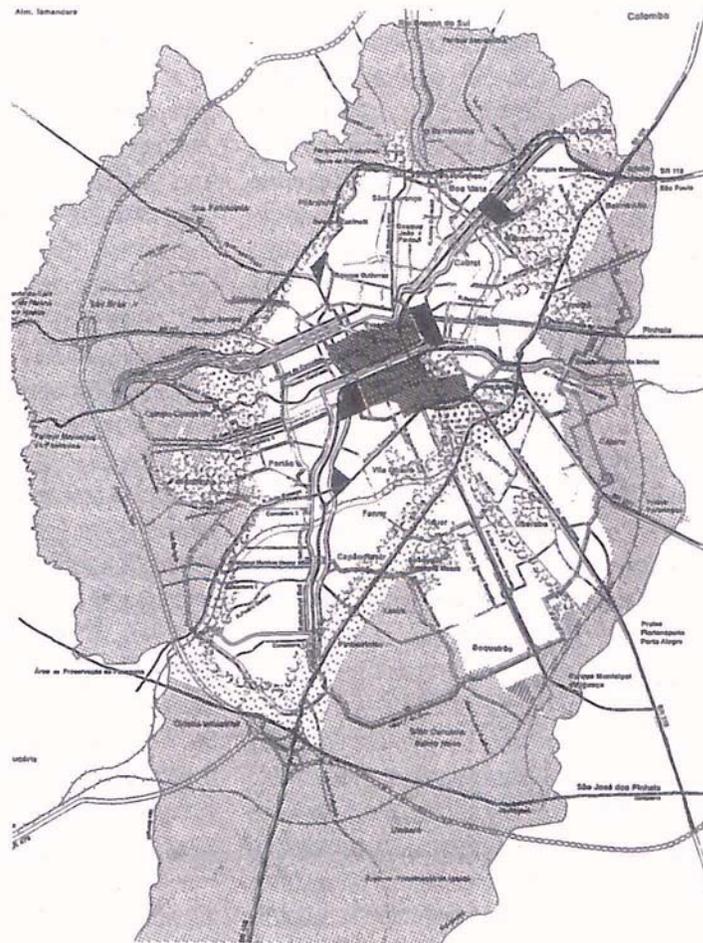
dad: ir contra sus indicaciones es muy difícil, y esto explica la continuidad de la acción urbanística incluso a través de la sucesión de administraciones de distinta orientación política.

Un dato sin duda importante en la experiencia de Curitiba es que desde 1971, excepto en los intervalos legales (el cargo, cuatrienal, no es inmediatamente renovable), el alcalde ha sido siempre Jaime Lerner, arquitecto urbanista proveniente, justamente, del IPPUC. Personaje *flamboyant*, figura carismática, dotado de los grandes poderes de que siempre ha gozado el primer ciudadano en el Brasil; se comenta de su extraordinaria capacidad de trabajo, que lo lleva a comprometerse a fondo en todas las iniciativas y, sobre todo, de su capacidad comunicativa y de la ascendencia que ejerce sobre sus colaboradores. Se comprenden así mejor la decisión de apoyarse mucho en el IPPUC como *think-tank* para la ciudad (y su regidor) y el inmediato eco que pudo tener la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Ambiente y Desarrollo, celebrada en 1972 en Estocolmo.

Calidad de vida, humanización de la ciudad, desarrollo sostenible se han convertido en te-

FIGURA 1

**PLANO PRELIMINAR
URBANÍSTICO - 1965**



PLANO PRELIMINAR URBANÍSTICO - 1965

- | | |
|---|---------------------|
| □ ZR1 - ZR2 - ZR3 - ZR4 - ZRD (BAIXA DENSIDADE) | ZONA ESPECIAL |
| ▨ ZC1 - ZC3 - ZC4 | ▨ ZONA VERDE |
| ■ ZC2 - CENTRO SECUNDÁRIO | ▨ ZONA RURAL |

mas clave de la proposición de Lerner, los que le han asegurado el éxito electoral en casa, fama en el país e interés creciente en el exterior. Por otra parte, esta política urbana no se ha afirmado sin oposición. A menudo, la fuerza ha sido encontrada en la movilización popular, en el dirigirse a los sectores de la población cada vez más sensibles a un tema determinado.

Algunos ejemplos. El asfalto de la calle principal fue destruido en una noche por cien obreros para sustituirlo por adoquines, que habrían sancionado su peatonalización después de que, durante un año, se había revolucionado el tráfico para desviarlo hacia las calles adyacentes. Sin embargo, los fanáticos del automóvil habían proyectado reapropiarse de la zona durante el siguiente fin de semana, pero encontraron toda la calle ocupada por niños que pintaban sobre hojas de papel fijadas al pavimento, una manifestación infantil que desde entonces se ha convertido en una tradición. La transformación de la red de transporte público y la instalación de las estaciones de transferencia había levantado numerosas protestas, pero la introducción del más económico billete único o integrado y la incrementada rapidez del servi-

cio, vencieron a la larga toda resistencia.

El transporte público

Piedra angular de la política urbana de la ciudad ha sido la estrecha correlación entre zonificación y transporte público. Ya el plano indicaba un modo para sacar la ciudad del esquema radioconcéntrico y orientarla hacia una estructura lineal. Esto se debía obtener a través del sistema llamado de arterias estructurales, a lo largo del cual concentrar la máxima densidad de construcción y sobre todo los mayores flujos de tráfico. La primera etapa habría debido ser una directriz norte-sur de 60 metros de amplitud, realización que habría comportado fuertes gastos por la expropiación de las áreas afectadas y por las obras de tipo autopista previstas. Se optó en cambio, inteligentemente, por la utilización y equipamiento de tres vías paralelas, destinando a sentidos únicos las externas y a exclusivo uso del transporte público la mediana. En 1974 había ya 20 kilómetros de trazados reservados, utilizados por los autobuses expresos, especialmente construidos para la ciudad, según normas particularmente elevadas. A partir de este primer éxito, que tuvo el efecto de

romper la ideología del predominio del binomio automóvil-autopista para afrontar la movilidad, la ciudad continuó desarrollando paralelamente el sistema de transporte público y las nuevas edificaciones. La realización de los ejes y el correspondiente transporte masivo han conducido a una radical transformación de la organización general de la ciudad y de la misma red de transporte. Hoy opera una red de transporte que funciona como un auténtico metro de superficie, con 20 estaciones de transferencia entre los distintos tipos de línea y billete integrado. La red tiene una extensión de 700 kilómetros y atiende una demanda diaria de 16 millones de pasajeros. Los ejes estructurales desarrollan 56 kilómetros de vías exclusivamente reservadas a los autobuses expresos, la red de alimentación es de 300 kilómetros, las vías intervecinales alcanzan a 185 kilómetros y 250 kilómetros son recorridos por las recientes líneas rápidas. El transporte público es íntegramente manejado por empresas privadas que operan en concesión, con la gestión operativa de URBS, una compañía municipal que establece recorridos, frecuencia y tarifas (sobre la base de kilómetros recorridos y no de pasajeros transportados). Los

«expresos», 313 vehículos de color rojo, circulan sólo en vías propias y cargan los pasajeros de plataformas a nivel en los terminales integrados o en las especiales estaciones tubulares. Los «alimentadores» son 310 autobuses convencionales de color naranja que conectan los sectores residenciales con los terminales integrados. Los «intervecinales» son 150 autobuses de color verde que conectan los terminales de vecindario evitando las zonas centrales. Los «directos», 156 autobuses especiales de color plata, refuerzan las líneas con mayor demanda y se detienen sólo en las especiales estaciones tubulares. Operan todavía 666 autobuses, de color amarillo, que conectan los vecindarios con el área central pero que no forman parte del sistema integrado.

La apuesta, evidentemente ganadora, fue la de responder eficazmente a la demanda de transporte público utilizando sólo la red de autobuses, enormemente más económica y de más rápida construcción que un tren subterráneo. Hoy, si bien Curitiba tiene la más alta concentración de vehículos entre todas las ciudades brasileñas, el tráfico fluye regularmente, controlado pero nunca congestionado. Esto porque circulan menos vehículos y

los autobuses mantienen una velocidad de 20Km/hora (contra los 7 de las grandes ciudades). Un resultado alcanzado con los instrumentos de la planificación, pero también con una atención constante al progreso técnico. Los autobuses son más confortables que el promedio; al crecimiento de la demanda se ha respondido con medios de mayor capacidad — los articulados, ahora los biarticulados, en el futuro los medios sobre rieles— y reduciendo los intervalos. Cargan y descargan los pasajeros en plataformas a nivel, lo que significa un ahorro del tiempo de parada calculado alrededor del 30 por ciento; la gestión informatizada de la red permite intervenir rápidamente en los puntos de crisis desviando otros medios; los «tubos» consienten el pago del billete y una espera confortable.

Las áreas verdes

El área de Curitiba está atravesada por el río Iguazú y cuatro de sus afluentes. A partir de los años 50, la ciudad, creciendo desordenadamente, había invadido las áreas de desbordamiento de los ríos. Los resultados fueron contaminación y desastrosas inundaciones periódicas a lo largo de todos los años 50 y 60. Las acciones de con-

trol ejecutadas hasta inicios de los 70 fueron las habituales obras de contención y canalización. La consecuencia era apenas el desplazamiento de las áreas inundadas y una leve reducción del nivel de las aguas. Nació así la idea de construir un sistema de parques y lagos sobre los antiguos lechos de los ríos, de modo de restituirles sus hoyas originales. Todo se hizo al límite de lo que las leyes consentían, siendo que en realidad los fondos de financiamiento estaban dirigidos a obras de cementación. Ahora la ciudad ostenta 10 millones de metros cuadrados de parques, es decir, 52 metros cuadrados de verde por habitante. Algunos de estos parques, todos equipados con estructuras de servicios, visitas guiadas, áreas de estacionamiento y accesibles los fines de semana con autobuses especiales gratuitos, tienen un gran valor paisajístico. El último de los parques realizados se orienta a proteger los manantiales; todo el sistema de parques está destinado a ser el terminal de un complejo sistema de protección y tratamiento de las aguas.

Un vasto programa de siembra de plantas a lo largo de las calles y las plazas de la ciudad se apoyó en la consigna: «nosotros

ponemos la sombra, ustedes la silla y el mantenimiento». Todas las áreas boscosas privadas están registradas, las nuevas urbanizaciones deben ceder a la ciudad el 35 por ciento del área a fines de conservación ambiental, mientras que se conceden incentivos fiscales y de superficie construable a los propietarios que se comprometen a mantener los bosques incluidos en las tierras de su propiedad.

El tratamiento de la basura

Curitiba es también una ciudad del llamado tercer mundo, por tanto no debe producir sorpresa el que ella se apropie de algunos de los temas de la planificación en los países en vías de desarrollo. La cuestión de la recolección y el tratamiento de la basura se cuenta entre los que adquieren características particulares (y que éstas no sean utilizables también en otras latitudes es algo que está por demostrarse). En la ciudad operan dos programas fuertemente influenciados por la reflexión acerca del desarrollo sustentable. El primero —«la basura no es basura»— apunta a la extensión del reciclaje. Los habitantes son invitados —incluso a través de acciones propagandísticas, mímicas, even-

tos escénicos dirigidos sobre todo a los niños de las escuelas— a separar los desechos no orgánicos que son recogidos semanalmente por un vehículo especial. Para el tratamiento de más de 100 toneladas al día se ha equipado una instalación donde encuentran trabajo sintechos y ex alcohólicos. Se calcula que la sola recolección de papel reciclado, seleccionado en casa, equivalga a 650.000 árboles anuales.

El segundo programa es el de «compra de basura». Este funciona en las favelas, donde vive el 10 por ciento de la población. La recolección con camiones de basura es impedida a menudo por la ausencia o la insuficiencia de las vías de acceso. El resultado es la acumulación de basura al abierto, con daños crecientes a la salud pública. Por esto los habitantes son invitados a vender las bolsas de basura en los puntos de recolección por el precio de un billete de autobús o su equivalente en productos alimenticios. El costo para la municipalidad es menor y los habitantes ganan algo.

La comunicación

Siempre se ha otorgado una gran importancia a la comunicación con los ciudadanos y a

la construcción de una fuerte conciencia cívica. No hay iniciativa de la administración que no sea ampliamente publicitada: es evidente un esfuerzo continuo para favorecer el proceso de identificación del público con la ciudad. Esto se refleja también en el aspecto físico de esta última. Los «tubos», paradas especiales de autobús proyectadas en el marco de la nueva red integrada, han entrado en el imaginario popular, mientras que se ha tenido un especial cuidado en el diseño de los objetos más comunes del mobiliario urbano: bancos, marquesinas, cabinas telefónicas, etc. El sentido de pertenencia y de orientación es favorecido por la presencia de elementos repetidos y particularmente significativos: el color de los autobuses identifica su función dentro de la red; al lado de las escuelas más importantes se han construido edificios para las actividades complementarias idénticos y de fuerte impacto visual; siempre para las escuelas se está proyectando un tipo único de biblioteca modular de planta circular: el faro del conocimiento; algunos vecindarios de fuerte caracterización étnica (polacos, italianos) han sido dotados de portales de ingreso, resultado de concursos realizados entre jóvenes arquitectos. Los nuevos

parques no sólo están bien equipados, sino además dotados de todas las indicaciones de carácter naturalístico que sirven para identificarlos mejor. Lo mismo vale para los programas de educación ambiental en las escuelas y para los de selección de los desechos. También aquí gráfica, eslógans, objetos tienen siempre a comunicar, a enfatizar, a subrayar un motivo de orgullo.

Traducción: M.N.

BIBLIOGRAFÍA

J. RABINOVITCH, «Curitiba: Towards sustainable urban development». *Environment and Urbanization*, Vol. 4, Nº 2, October 1991.

Curitiba. The ecological revolution, Curitiba, 1993.

Curitiba. Development with Quality of Life, Curitiba, 1993.

URBS, *RIT Rede Integrada de Transporte*, Curitiba, 1993.

IPPUC, *Zoneamento a uso do solo*, Curitiba, 1993.

REFLEXIONES

EL TÍTULO PROFESIONAL DE URBANISTA EN VENEZUELA: LA EXPERIENCIA DE LA UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

RESUMEN

Las ideas, principios y conceptos que dieron inicio a la profesión de Urbanista son presentadas y analizadas en esta reflexión. Luego de un pasaje por el contexto internacional que ha inspirado la enseñanza y la concepción profesional del urbanismo, se reseña el origen de la formación profesional de urbanistas en Venezuela, y se expone la experiencia, única en el país, acumulada por la Universidad Simón Bolívar, en veinte años impartiendo enseñanza y graduando profesionales urbanistas.

INTRODUCCION: el principio organizador del urbanismo

La gran ciudad es un caos. En la gran ciudad se vive mal. Así se expresan muchos habitantes de metrópolis latinoamericanas. Así habla el caraqueño. El desorden urbano y sus consecuencias sobre la calidad de vida parecieran condiciones intrínsecas de toda gran ciudad; como si por naturaleza, el crecimiento urbano generase más problemas que ventajas. La solución, siguiendo esta opinión, sería frenar el crecimiento urbano (Negrón, 1995).

El urbanismo se funda en una visión contraria a esa expandi-

Silverio GONZÁLEZ
TÉLLEZ

Sociólogo. Doctor en Urbanismo.
Coordinador de la Carrera de
Urbanismo de la Universidad
Simón Bolívar.