

URBANISMO PARTICIPATIVO CREADOR DE IDENTIDAD SOCIAL: CURITIBA

Magda Peña Flores¹
Natalia Escudero Peña²

En la relación sociedad y ciudad, el paso a una economía interactiva provoca cambios importantes al punto que "uno de los efectos de la globalización en las ciudades, es la pérdida de identidad social"¹ que produce en ellas.

La identidad es una palabra de amplio espectro, puede aplicarse desde el álgebra a la psicología. Tiene que ver con la cualidad de un objeto y no de otra. Es la conciencia que tenemos de ser nosotros, a pesar de la diversidad.

La identidad social se basa en la historia, en la memoria conjunta (valores compartidos) que nos permiten proyectarnos a futuro. Hoy la ciudad debe estar integrada al sistema económico global, esto puede producir, a un desperfilamiento de las ciudades.

La ciudad de Curitiba, capital del estado brasileño de Paraná, ha enfrentado positivamente esta pérdida de identidad producto de la globalización, al relevarse como uno de los más claros ejemplos continentales de sustentabilidad expresada en la aplicación de herramientas de organización territorial.

Como docente de la Escuela de Arquitectura de la Universidad del Bio Bio, me correspondió en un curso de Taller de alumnos de 4º año organizar una visita a esa ciudad, con el fin de que los alumnos comprendieran la puesta en ejecución de distintos instrumentos de planificación y ordenamiento urbano llevados a cabo allí. En verdad, los viajes y salidas a terreno (por fortuna cada vez más frecuentes), permiten a los estudiantes enriquecer la integralidad en su formación en una perspectiva profesional que acrecienta el acervo cultural y refuerza la percepción de los fenómenos y aspectos propios de sus áreas temáticas, como ocurre específicamente en el caso del Urbanismo.

A modo de presentación de lo aprendido en esa ciudad en particular, revisaremos su historia y presente para entender su desarrollo y el grado evolutivo de los hechos que la han llevado a convertirse en una de las entidades urbanas más importantes y evolucionadas no sólo de Brasil sino del continente latinoamericano.

Curitiba está situada a 700 km al sur de Río de Janeiro y a 100 km de la costa atlántica. La ciudad se extiende sobre 430 km² a una altura de 900 m. sobre el nivel del mar. Fundada en el siglo XVII, como centro político y administrativo, se consolida realmente a partir de la segunda mitad del

siglo XIX, cuando los flujos de inmigrantes europeos (alemanes, italianos, árabes y polacos) ponen en movimiento una dinámica de desarrollo que transforma la ciudad en un importante centro de servicios.

El 29 de marzo de 1693, Matheus Martins Leme respondiendo a las "apelaciones de paz, tranquilidad y bien común del pueblo", convocó la primera elección para la Cámara de Concejales y la instalación de la Villa, como exigían las Ordenanzas Portuguesas. Se fundaba así la Villa de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, que en 1721 recibiría el nombre de Curitiba y en 1853 se convertiría en capital.

La tradición de la planificación urbana de Curitiba tiene origen lejano. Solamente dos años después de convertirse en capital, la ciudad ya era objeto de los primeros estudios para su organización. Curitiba necesitaba de obras de infraestructura y de renovación en la trama urbana. En 1855, fue contratado el ingeniero francés Pierre Taulois en la función de inspector general de medición de las tierras públicas. A partir de 1857, Taulois propondría los cambios necesarios. En aquella época, solamente la calle Rua da Assembléa (hoy Doutor Muricy) y la calle Rua do Comércio (actualmente Marechal Deodoro) se cruzaban en ángulo recto. A pedido del ingeniero, las otras calles modificaron su trazado, haciendo que la ciudad perdiese su forma circular. Adquiría, entonces, un diseño regular, cuadrilátero, con cruces en ángulos rectos bien definidos, para mejorar la circulación en el interior de la malla urbana.

La visita del Emperador Pedro II en 1885, consolidó el avance de la ciudad. La vía férrea Paranaguá-Curitiba ya estaba funcionando, y los curitibanos frecuentaban el Teatro São Teodoro. No obstante, la iluminación pública era precaria y continuaban los problemas de saneamiento.

El 2 de mayo de 1886, la ciudad recibió su primer parque en el que se unía el concepto de área verde, preservación ambiental y saneamiento. El parque Passeio Público nació como área para entretención y fue la primera gran obra de saneamiento de Curitiba. El Código de Posturas Municipales de 1895 preveía patrones de higiene y mejoraba la estructura de la Curitiba republicana. Las actividades comerciales y de pasatiempo confirmaban la prosperidad de la Capital a la entrada del siglo XX.

1 Magda Peña Flores, Arquitecto-Urbanista (Universidad católica de Lovaina, Doctora en Ciencias Ambientales, Profesora de la Universidad del Bio Bio, Concepción, Chile. E-mail: magpena@ubiobio.cl

2 Natalia Escudero, Arquitecto-Urbanista (Universidad Católica de Lovaina, Doctora (c) en Desarrollo Urbano Sustentable, Investigadora en Universidad Católica de Lovaina. E-mail: escudero@arc.ucl.ac.be

3 "Ciudad, Identidad y Globalización". M. Peña, N. Escudero. Revista Theoria, Vol.9.23-27. 2000

Ya en la primera década del milenio, los servicios de agua, aguas residuales, limpieza e iluminación fueron ampliados; las calles se ensanchaban, pavimentaban y ornamentaban con árboles. El año de 1913, durante la gestión del intendente Cândido Ferreira de Abreu, se hicieron mas transformaciones: las calles del centro fueron pavimentadas con adoquines, las calles XV de Novembro y Barão do Rio Branco fueron ensanchadas, y los tranvías empujados por mulas fueron substituídos por los carros eléctricos.

Curitiba también recibía una política habitacional, al mismo tiempo en que celebraba la construcción de la sede definitiva de la Universidad Federal del Paraná - la primera del Brasil, fundada el 19 de diciembre de 1912.

El Brasil moderno y nacionalista de la década del 20 incitaba, todavía más, el crecimiento de Curitiba. El alcalde Moreira Garcez, en ocho años de mandato (1920-1928), dictó el ritmo del crecimiento de la ciudad para los años 30. Moreira Garcez reformó las plazas Zacarías y Tiradentes e incentivó el pavimento y revestimiento de las calles con piedras de macadán. Durante su gestión también fueron abiertas las avenidas Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro, Silva Jardim, Iguaçú y Getúlio Vargas.

PLAN AGACHE

La década del 40 sería marcada por la elaboración de un plan urbanístico para Curitiba. Contratado por la firma paulista Coimbra Bueno & Cia Ltda, el renombrado urbanista y arquitecto francés Alfredo Agache (fundador de la Sociedad Francesa de Urbanismo) llegó a la ciudad para dar una nueva ordenación al espacio urbano.

El llamado Plan Agache establecía como prioridades el saneamiento, descongestionamiento de vías y la estructuración de centros para permitir el desarrollo de la vida social y comercial. Elaborado en dos años (1941-1943), el Plan fue entregado durante la gestión del alcalde Alexandre Beltrão. Debido a problemas económicos y al intenso crecimiento de la ciudad, el programa no tuvo el éxito esperado. Quedaron, resultado de este Plan, grandes avenidas como Visconde de Guarapuava, Marechal Floriano Peixoto y Sete de Setembro; las galerías de la calle XV de Novembro; el retroceso obligatorio de cinco metros para nuevas construcciones; la Zona Industrial, detrás de la Estación del Ferrocarril; la previsión de áreas para el Centro Cívico, el Centro Politécnico; y el Mercado Municipal.

AÑOS 60 - PLANIFICANDO EL FUTURO

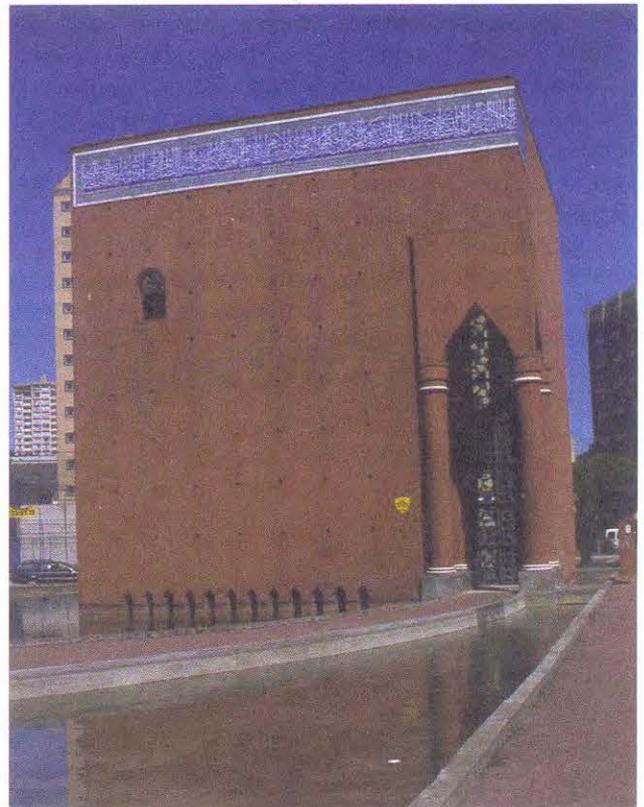
Un grupo de urbanistas de la Universidad Federal del Paraná durante la década del 60, diagnosticaron poca evolución en todas las ciudades brasileñas, por lo que asumieron colaborar con la planificación de Curitiba como capital estatal. Ellos llevaron, entonces, una propuesta al alcalde Ivo Arzua Pereira, que recurrió a la Compañía de Desarrollo

del Paraná (Codepar) para obtener los recursos necesarios para realizar el proyecto.

Fue abierta una licitación en el ámbito nacional. La firma vencedora fue la firma Serete, de Isaac Milder, que, con Jorge Wilhelm y técnicos de la Municipalidad, haría el plan director. Para la coordinación de los trabajos fue creada la Appuc (Asesoría de Pesquisa y Planificación Urbana de Curitiba), que en 1965 se transformaría en IPPUC (Instituto de Pesquisa y Planificación Urbana de Curitiba). Ivo Arzua promovió seminarios llamados "*Curitiba de Mañana*" en varios barrios de la ciudad, para que el Plan Director fuese discutido con todas las instancias representativas de la sociedad. El plan solamente comenzó a ser puesto en práctica durante la gestión del alcalde siguiente.

Nombrado alcalde en 1971, el arquitecto Jaime Lerner tuvo la determinación necesaria para colocar en práctica el Plan Director, del cual participara desde su inicio, cuando presidía el IPPUC. Para el éxito del plan, como se verificó, fueron necesarios cambios básicos en la economía de la ciudad, en el espacio físico y en las costumbres de la población

Para comenzar, una de las directrices del desarrollo urbano fue el bloqueo de la calle XV de Novembro para el tránsito de vehículos. Esta propuesta tuvo repercusión negativa entre los comerciantes, que esperaban pérdidas con la nueva medida. Evitando un mandato judicial contra la obra, que incluía el trecho entre las calles Ébano Pereira y Barão do Rio Branco, la calle Rua XV fue cerrada durante 48 horas, durante un fin de semana, después de las 17h del viernes, cuando la Justicia ya había terminado su funciona-



Biblioteca árabe.

miento. La osadía de la actitud, resultó justificada, pues luego el uso cotidiano reveló que la medida estaba correcta.

Otra directriz en la definición del desarrollo urbano de Curitiba, fue el destino turístico de la ciudad. Con ese objetivo, se proyectó la ocupación de terrenos baldíos para el desarrollo de edificios con finalidad recreacional y turística, cuyos proyectos comienzan a construirse a fines de los años 80: entre ellos, destacan el Jardín Botánico, la ULMA, la Ópera de Alambre y los parques étnicos y nacionales, entre otros importantes patrimonios.



Ópera de Alhambra

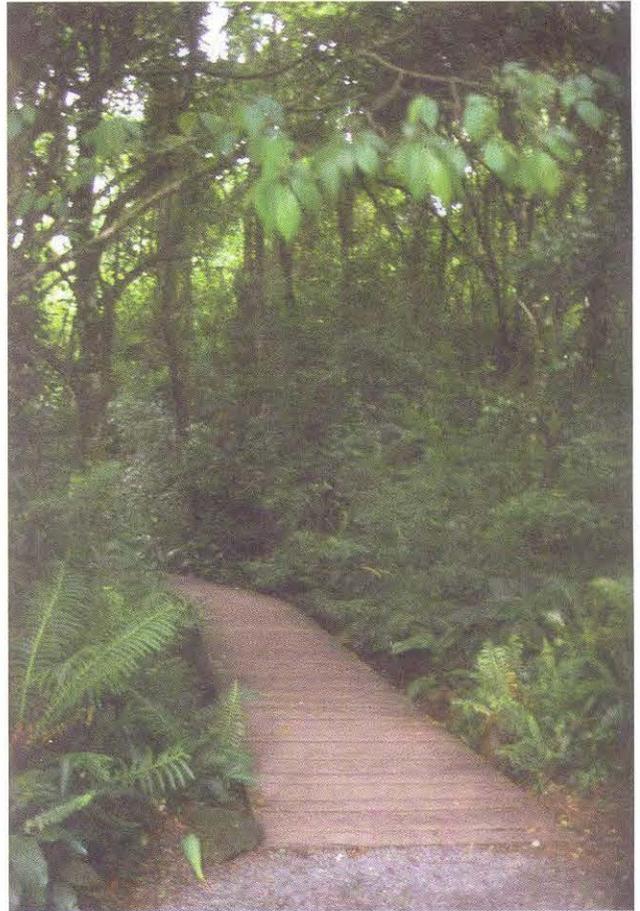
CAPITAL ECOLÓGICA

En la década del 80, el desafío de la ciudad fue tornar más accesibles los servicios básicos para una población siempre creciente. Fue creada la Red Integrada de Transporte - que posibilita el transporte para cualquier punto de la ciudad con solamente un pasaje -; fueron ampliados los equipos sociales, como guarderías infantiles y puestos de salud, e implementada una política habitacional sustentada en pequeños conjuntos residenciales.

Curitiba completó 300 años (en 1993) retomando el camino de las soluciones innovadoras, en la vanguardia de la planificación urbana. Es el tiempo de la unión para



Transporte urbano.



Jardín, sendero.



«Manga» de transporte urbano.

complementar servicios indispensables en la enseñanza, en la salud, en el pasatiempo; es el tiempo del autobús "Ligeirinho" para acortar distancias, de reciclar la relación del hombre con el medio ambiente, con programas como "Basura que no es Basura". Es, también, el tiempo de las Calles de la Ciudadanía y de los Faros del Saber; de la creación de empleos, de la gestión compartida con la población y de la integración metropolitana.

Curitiba tiene un PIB de 21,1 millones/año, tiene una renta per capita de US\$ 8mil/año, contra una media nacional de US\$ 5mil/año. La ciudad llegó al 2000 como cuarta fuerza económica del país.

Es reconocida nacional e internacionalmente por soluciones urbanas innovadoras, la ciudad tiene el más eficiente sistema de transporte colectivo del país y ostenta un índice de 52 m² de área verde por habitante, lo que la hace ser considerada la Capital Ecológica del Brasil.

La actual administración, conducida por el alcalde Cassio Taniguchi, es sustentada por tres directrices básicas: creación de empleo, gestión participativa e integración metropolitana. Esta última está llevando las experiencias exitosas de Curitiba a los 26 municipios que componen la Región Metropolitana del Estado de Paraná.

En sociedad con el gobierno del Estado, está captando inversiones industriales del orden de US\$ 5.9 billones para la región. Sobresale la instalación de las armaduras Renault, Chrysler, VW-Audi y Detroit.



ULMA, edificio salas de clases.

INTEGRACIÓN METROPOLITANA EN EL ESTADO DE PARANÁ.

La Integración Metropolitana debe seguir el modelo de desarrollo de Curitiba, es decir, garantizar expansión económica con calidad de vida.

En los últimos 30 años Curitiba se ha preocupado de su planificación urbana con principal énfasis. Hoy mientras otras ciudades se preocupan en estructurar sus planos reguladores, Curitiba avanza en el sentido de extender sus servicios y soluciones a su Región Metropolitana. Es así con el transporte colectivo que ya llega a ocho ciudades vecinas y con la recolección selectiva de basuras, que fue adoptada por 12 municipalidades. Curitiba con un área de 432 km², tiene su territorio totalmente ocupado, lo que lleva a la administración a planificar e implementar acciones dentro de una visión metropolitana, con el objetivo de mantener y ampliar el patrón de calidad de vida ya conquistado.



Parque Juan Pablo II, de influencia polaca.

La Región Metropolitana formada por 25 municipios, con una población de 2.42 millones de habitantes, la Gran Curitiba tuvo un PIB (Producto Interno Bruto) de US\$ 17,89 billones en 1996 y debe experimentar el mayor ciclo de crecimiento de su historia. Curitiba consolida su posición de centro de atracción e irradiación de tecnología de vanguardia al mismo tiempo que descentraliza las inversiones. Prueba de ello es que las industrias de mayor expresión en creación de empleos están localizadas en otros municipios: San José dos Pinhais es sede de la empresa Renault y de la empresa Audi/Volks; Campo Largo recibió la firma Chrysler y Fazenda Rio Grande está recibiendo la firma Eletrolux.

La Secretaría Especial de Asuntos Metropolitanos forma el eslabón de ligazón entre Curitiba y las otras 24 administraciones, dando asesorías a los municipios. El alcalde Cassio Taniguchi fue electo presidente de la Assomec-Asociación de los Municipios de la Región Metropolitana de Curitiba- donde procura realizar un inédito trabajo de movilización de los alcaldes con relación a objetivos comunes. Los municipios vecinos, hasta ahora, practicaban políticas

individuales, a pesar que muchos de sus problemas eran comunes y dependen de acciones conjuntas.

La integración metropolitana retoma una tradición curitibana de anticipar soluciones a problemas ambientales y urbanos, como en las décadas del 70 y 80. En aquel período, marcado por índices de expansión demográfica de hasta 5.7 % al año, Curitiba se consolidó como referencia mundial en infraestructura urbana, en transporte colectivo, en cuidados ambientales y en servicio social.

“El éxito del abordaje pragmático del problema urbano, ha transformado a Curitiba en la ciudad con mejor calidad de vida de Brasil y en un ejemplo de efectiva administración municipal”, Informe 1999 / 2000, 22° Informe sobre el Desarrollo del Planeta”, Banco Mundial. Ciertamente, los habitantes de Curitiba están muy orgullosos ante este reconocimiento del organismo internacional, lo cual se palpa en la conversación con los curitibanos.

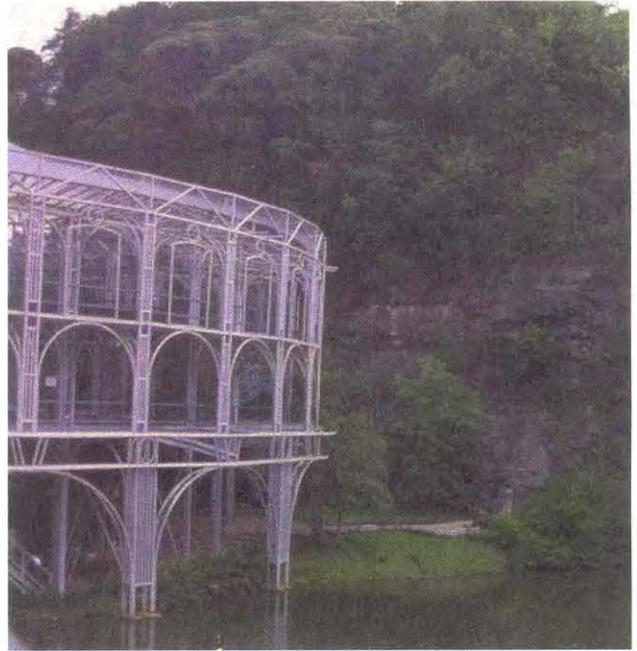
Los desafíos que Brasil enfrenta son unánimemente reconocidos por su importancia, Curitiba está en el camino correcto. Aquí la calidad de vida sólo mejora porque la planificación urbana orienta su desarrollo.



Jardín botánico, exterior.

El sistema de transporte colectivo, con sus vías exclusivas para autobuses, completó 25 años. Con el programa “basura que no es basura” para reciclaje de desechos urbanos desde hace 10 años, Curitiba es en Brasil la ciudad pionera en el aprovechamiento de residuos. La política ambiental desarrollada en las últimas dos décadas ha creado parques y plazas que ocupan 18 % del área total de la ciudad. La mortalidad infantil presentó una reducción de 30 % los últimos años, gracias a un programa de atención de los niños desde el momento de su gestación.

A pesar de todos los avances, todavía hay mucho que hacer para reducir la desigualdad social. Y al igual que



Opera de Alhambra y laguna.

todos los habitantes del planeta, Curitiba sueña con un mundo libre de pobreza. La realización de este sueño es lo que los estimula y da sentido al trabajo diario.

Es por ese espíritu y sentido del futuro, que la visita a Curitiba del curso de Taller de los futuros arquitectos, a los que tuve el placer de dirigir y acompañar, resultó de la mayor importancia en la experiencia y formación de esos jóvenes. Ciertamente, a partir de la observación y conocimiento de la aplicación de un modelo de participación ciudadana que ha resultado tremendamente exitoso en la resolución de problemas urbanos y el posterior análisis de



Jardín botánico, edificio.

esa realidad urbana, será posible para esos alumnos extraer información vital para el desarrollo de su propio lenguaje y ejercicio profesional.