



DINAMICAS DE ACTORES Y SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO: EL CASO DE CURITIBA, BRASIL

Magda Peña Flores¹
Natalia Escudero Peña²

Para los espacios de la ciudad, la implantación de un sistema de transporte eficiente ha tenido un carácter estructural en la transformación del tejido urbano y en la localización de actividades.

Como reflexión sobre la ciudad, nos parece apropiado hacer un análisis de los sistemas de transporte, desde una visión de las dinámicas de los actores la que entendemos como la necesidad vital de desplazamiento que requieren los habitantes en la ciudad actual, nos referimos a la movilidad de las personas para realizar actividades cotidianas.

Para este análisis, vamos a considerar dos etapas: primero, explicaremos el concepto "movilidad", la importancia que tiene en la vida de los actores urbanos de hoy y los tipos de movilidad existente.

En segundo término presentaremos un ejemplo basado en el desarrollo de un sistema de transporte público que se ha consolidado como modelo a nivel latinoamericano y a nivel mundial, la Red Integrada de Transporte de la ciudad de Curitiba, en Brasil.

Para concluir, trataremos de que entregar algunas pistas de lo que significa, en la actualidad, el desafío político-urbano de implantar y desarrollar un sistema de transporte público eficaz para las ciudades.

El concepto de "movilidad"

La movilidad es la tendencia de las personas a desplazarse en un territorio

y todos los efectos que estos desplazamientos producen en la organización de nuestra sociedad. Al hablar de desplazamientos, nos referimos no sólo al desplazamiento de personas sino también al desplazamiento de bienes, de mercancías y de información. Todos estos desplazamientos generan cambios, en relación a: el espacio urbano, el medioambiente, las comunicaciones, los vínculos sociales, lo económico, lo político... Como por ejemplo, la extensión de las ciudades, los cambios en los modos de vida, las rupturas en el proceso de desarrollo de las morfolo-

gías urbanas, la segregación espacial y social, las redes de comunicación que se establecen entre diferentes sectores de la ciudad, la contaminación medioambiental producida por las actividades urbanas...

Son todas estas variables que participan del carácter complejo de la movilidad, otorgándole una connotación estructurante de la sociedad en que vivimos.

Es a partir de todos los aspectos nombrados que podemos afirmar que la importancia de la movilidad en la actualidad, reside en su consolidación como modo de funcionamiento de nuestra sociedad. Como afirma Alain Bourdin: "La movilidad no se define sólo por el desplazamiento, pues ella constituye un modo de funcionamiento de las sociedades..."

La movilidad es un principio en la organización de la economía y / o en la organización de los modos de vida. Al límite si hubiese que aceptar la utilización de una antropología apresurada, haremos de la oposición entre movilidad y anclaje un elemento de estructuración de las sociedades tan sólido como aquél entre nómada y sedentario..."³



El primer y principal instrumento para dirigir y controlar el proceso de crecimiento de Curitiba ha sido una estrategia integrada para el transporte público, la estructura de la vialidad y el uso del suelo.

1 Magda Peña Flores, Arquitecta-Urbanista (Master en Ciencias Aplicadas, Universidad Católica de Lovaina, Bélgica, Doctora en Ciencias Ambientales, Profesora de la Universidad del Bío Bío, Concepción, Chile) E-mail: magpena@ubiobio.cl

2 Natalia Escudero Peña, Arquitecta-Urbanista (Master en Urbanismo, Universidad Católica de Lovaina, Bélgica, Doctora (c) en Urbanismo, Investigadora en la Universidad Católica de Lovaina) E-mail: escudero@arch.ucl.ac.be

3 Alain Bourdin, *Les services à la mobilité: structuration de la vie quotidienne et des déplacements* in colloque mobilités territoires, Sèvres, 1999.

Para otra autora, Carmen Miralles-Guasch, : “La suma de los desplazamientos individuales es lo que se denomina movilidad cotidiana y debe ser considerada como el punto de partida de cualquier política urbana de transporte...”

La organización del espacio urbano moderno origina un nuevo elemento urbano : la movilidad de las personas para realizar actividades cotidianas o puntuales, que hace posible el acceso a los lugares donde éstas se desarrollan.”⁴

Del punto de vista de los actores urbanos, la movilidad es una de las condiciones de base en la organización de la vida cotidiana.

Hoy día, los 3 principales desplazamientos que estructuran la vida diaria de las personas son :

1. La movilidad entre el domicilio y el lugar de trabajo
2. La movilidad para acceder a los servicios y equipamientos de la ciudad
3. La movilidad en relación al tiempo libre

Red integrada de transporte, Curitiba, Brasil

Brasil tiene 172 millones de habitantes, es la primera economía de América Latina y es una de las diez mayores economías del mundo.

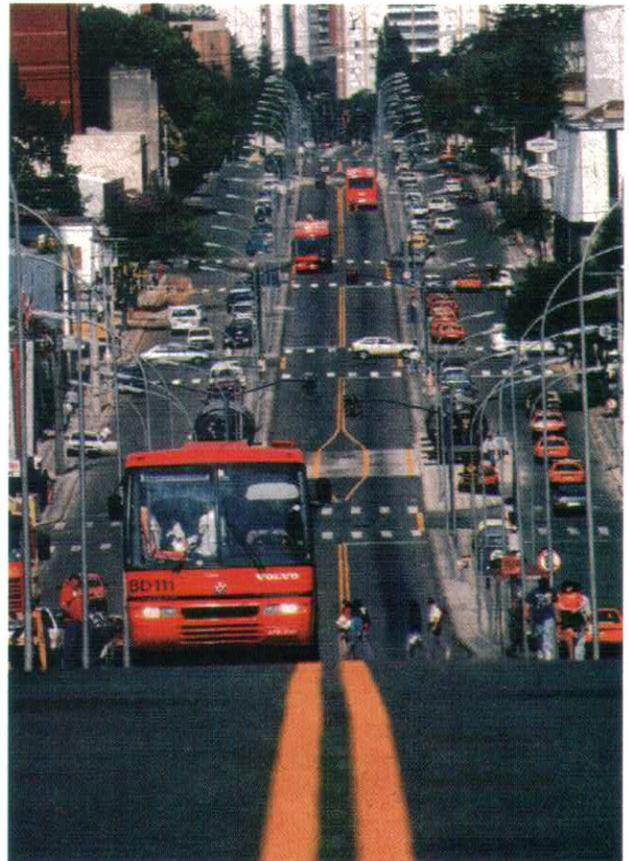
Curitiba es la capital del Estado de Paraná, en el sureste de Brasil, con una superficie de 432 Km² y 1.586.000 habitantes.

La Región Metropolitana de Curitiba tiene una superficie de 13.528 Km², 2.725.000 habitantes y 26 municipios.

El aspecto más relevante de la planificación urbana de Curitiba fue el enfoque que se le dió al transporte público, a partir de la década de los 70 (1970), según el cual el transporte colectivo podía ser utilizado como herramienta de planificación en la perspectiva del crecimiento de la ciudad. Es así como se hizo una inversión masiva de recursos en esta área. “El concepto de transporte utilizado en Curitiba, agrega también beneficios de preservación ambiental, como la reducción del consumo de energía, la disminución de los índices de contaminación atmosférica y el descongestionamiento del tráfico de las áreas centrales”⁵

La ciudad de Curitiba fue fundada en 1693. Durante el siglo XX se implementaron varios planes urbanísticos para su desarrollo futuro.

En 1943 se termina de elaborar el Plan Agache. “El llamado Plan Agache establecía como prioridades el saneamiento, descongestionamiento de vías y



Sistema de transporte biarticulado.

la estructuración de centros para permitir el desarrollo de la vida social y comercial”⁶

En 1965 se elabora el Plan Preliminar que se concretiza en el Plan Director de 1966.

Este Plan determinó un crecimiento lineal para la ciudad de Curitiba, estableciendo dos ejes de crecimiento.

Un eje Norte-Sur y otro eje Este-Oeste que estructuran el espacio urbano, bordeando el centro histórico de la ciudad.

En estos ejes se instalaron los corredores de uso exclusivo para los buses llamados “expreso biarticulado”.

“La opción por el modelo lineal de expansión urbana, a lo largo de ejes estructurales viarios, previsto por el Plan Director de 1966, se basó en la integración de una política de uso del suelo, circulación y transporte.”⁷

Los ejes eran antiguos caminos de acceso a la ciudad y como en el Plan Agache existían grandes avenidas, el tejido urbano no fue alterado mayormente. De esta manera, el transporte en Curitiba, es visto como inductor de crecimiento urbano.

4 Carme Miralles-Guasch, *Ciudad y transporte El binomio imperfecto*, Barcelona, editorial Ariel, 2002, p. 27, p.28

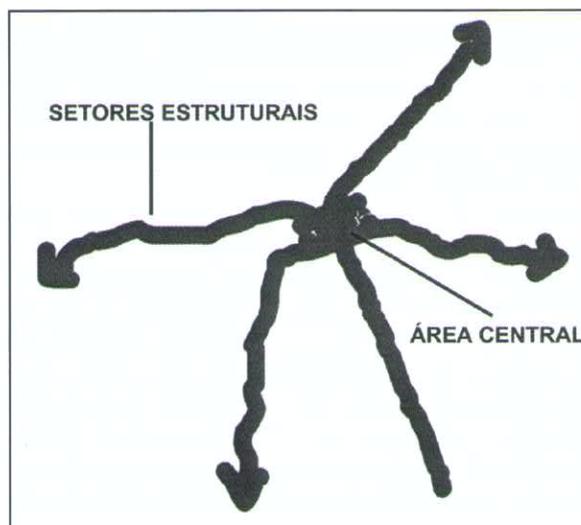
5 IPPUC, *Curitiba na prática*, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, 2002

La evolución de la Red Integrada de Transporte

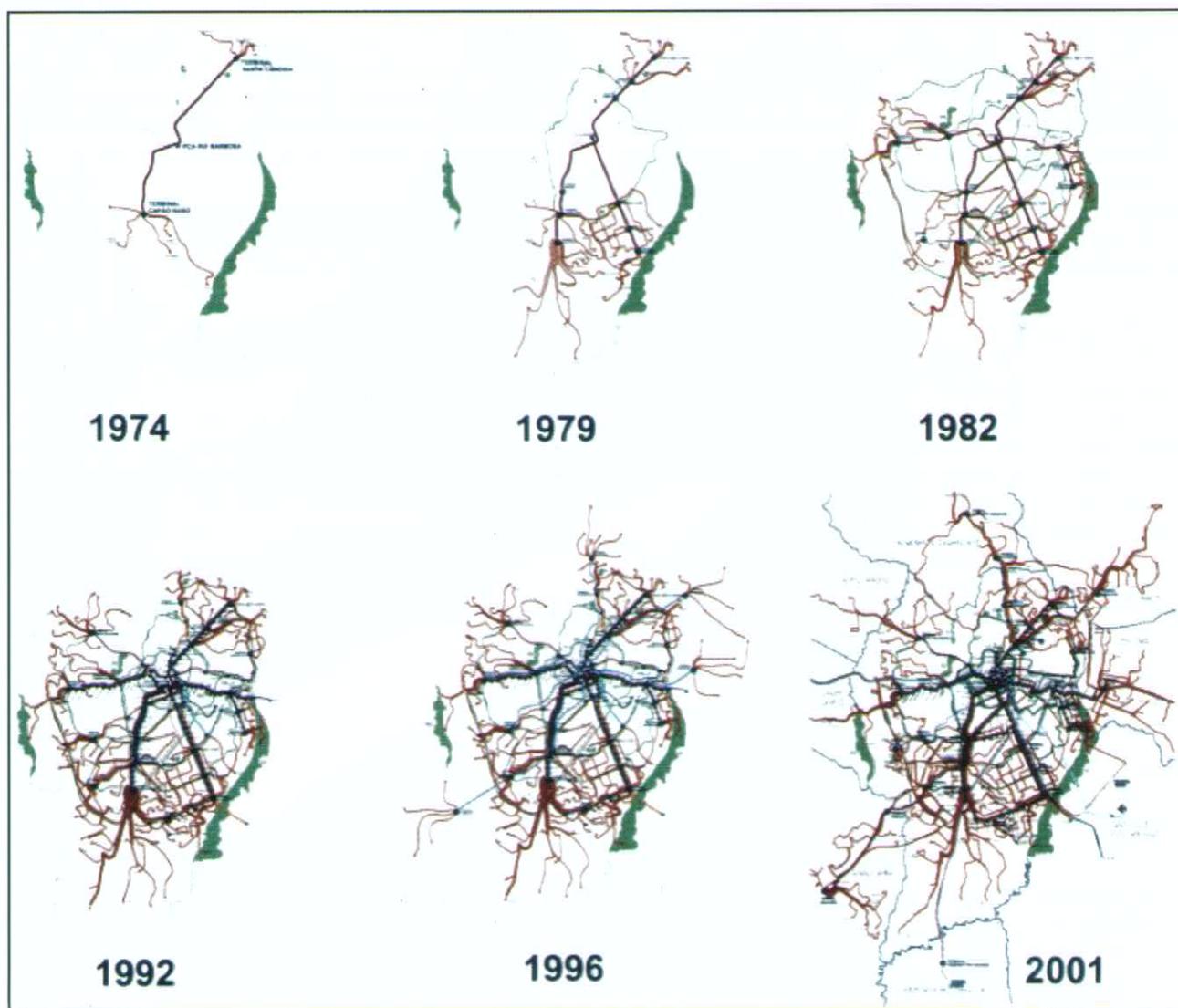
La Red Integrada de Transporte de Curitiba es un sistema que permite al usuario desplazarse de un punto al otro de la ciudad, haciendo uso de más de un tipo de línea de autobuses, pagando solo una tarifa - La Tarifa Social Única -

Según este sistema tarifario los desplazamientos mas cortos subsidian los más largos.

A diferencia de lo que ocurre en otras ciudades preocupadas de reestructurar sus instrumentos de



*Planos retomados
de folleto URBS-
Urbanización de
Curitiba S.A*



Evolución de la Red Integrada de Transporte.

planificación urbana como planos reguladores u otros, Curitiba entendiendo la relación con su sistema territorial, ha avanzado en estas últimas décadas en llevar a cabo una política real y eficiente de desarrollo urbano, al extender su modelo de desarrollo a su región metropolitana.

Dentro de esa política, Curitiba ha podido aplicar en forma efectiva las herramientas de organización territorial que han impulsado las distintas administraciones edilicias que han conformado un equipo de técnico de trabajo de gran eficiencia a lo largo del tiempo desde que el primer plan de desarrollo urbano fuera implementado hace ya mas de 30 años. Este equipo, ha podido sortear las necesarias y lógicas diferencias de puntos de vista de sus integrantes, a partir de una independencia de la política ideológica partidaria, centrando su acción en desafíos propios que surgen de la filosofía de desarrollo impresa en la propuesta de hacer de Curitiba una ciudad con real calidad de vida.

En Curitiba, el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes ha ido en paralelo con la orientación de su desarrollo a partir de la planifica-



Transporte biarticulado y sus "mangas" de acceso.

ción urbana, en el que el sistema de transporte a través de la "red integrada", ha sido un punto focal de ese despegue.

La aplicación de un modelo basado en cambios economicos de la ciudad, en la movilidad urbana y en las costumbres de la población a través de una participación ciudadana exitosa, ha sido fundamental para la resolución de los problemas urbanos de Curitiba.



Las llamadas "avenidas estructurales" actúan a manera de columnas vertebrales para el desarrollo de nuevos barrios.