



El modelo Curitiba: movilidad y espacios verdes

Josep María Montaner

En estos últimos años la ciudad brasileña de Curitiba, capital del estado de Paraná, se ha convertido en modelo de ciudad del futuro. Y ello se produce en el momento de máxima dispersión de los modelos urbanos contemporáneos, cuando tanto el modelo clásico de ciudad compacta y cerrada como el moderno de ciudad ilimitada, hecha de edificios autónomos, han entrado en crisis. En este contexto, el ejemplo de Curitiba aporta una nueva referencia de la ciudad contemporánea, entendida como ciudad ecológica, al mismo tiempo que la cultura arquitectónica ha promovido otras alternativas más neoliberales, como la “ciudad-collage” de Colin Rowe o la “ciudad de la congestión” del holandés Rem Koolhaas. La consolidación del modelo ecológico de Curitiba ha sido posible gracias a más de veinticinco años de desarrollo de un nuevo proyecto urbano, promovido por un amplio equipo multidisciplinar de arquitectos, urbanistas, ingenieros, economistas, abogados, sociólogos, historiadores y otros técnicos. En este sentido, la profunda continuidad de este proceso urbano, realizado por etapas, constituye un hecho singular en una América Latina que se desvela generalmente como el laboratorio en el que lo más común es empezar siempre de nuevo, abandonando los proyectos y los resultados precedentes, sin acumular las certezas de la memoria.

El amplio equipo técnico local ha estado encabezado por el archi-

El 70% del total de los viajes se realizan en guagua, cuya frecuencia de paso es de 90 segundos

Artículo publicado en el número 17 de la revista *Ecología Política*, Barcelona, 1999.

Se ha pasado en los últimos 20 años de 0,5 m² por habitante a 50 m² de área verde por habitante

tecto, ingeniero y urbanista Jaime Lerner, nacido en Curitiba, en cuya universidad estudió arquitectura, y de la que ha sido alcalde en tres períodos: de 1971 a 1975, de 1979 a 1983 y de 1989 a 1993. Actualmente, es el gobernador del estado de Paraná, territorio al que todo su equipo ha trasladado de escala los métodos utilizados en Curitiba. Se está pensando, incluso, en utilizar este éxito para que Lerner se presente como candidato a la presidencia de Brasil.

Toda la operación de Curitiba se ha basado en el trabajo técnico del IPPUC (Instituto de Pesquisa e Planeamiento Urbano de Curitiba) creado en 1965, capacitado equipo técnico que ha velado por la coherencia y eficacia del urbanismo aplicado a la ciudad. El modelo Curitiba, instaurado desde casi el principio del período de crecimiento de la ciudad, ha servido para detener y superar una degradación medioambiental justo cuando ésta empezaba a iniciarse.

El primer elemento que destaca del modelo de Curitiba es el elaborado sistema de transporte público, interpretado como columna vertebral del funcionamiento de la ciudad. Con los años, este sistema se ha ido perfeccionando y actualmente se basa en autobuses biarticulados que circulan por un carril propio y disponen de unas estaciones tubo. Con casi 2 millones de habitantes, cada día se trasladan en autobús 1.800.000 viajeros, que pueden recorrer la ciudad de punta a punta en veinte minutos y que pueden utilizar unos autobuses cuya frecuencia de paso es de noventa segundos. Ello significa que el 70% del total de los viajes se realizan en autobús. El buen funcionamiento del sistema se basa en el carril especial para autobuses, con semáforos sincronizados, y en las paradas tubo, en las que se dispone anticipadamente del billete y se embarca a la altura del autobús de manera inmediata, cuando el biarticulado se detiene y en la parada se extienden las pequeñas pasarelas de embarque. Todo ello permite que la línea de autobús funcione con la rapidez y eficacia de una línea de metro, cuando la inversión ha sido cien veces menor que si se hubieran realizado las costosas infraestructuras de un ferrocarril subterráneo. De manera aproximada, si 1 kilómetro de una línea de autobuses cuesta 1, uno de una línea de tranvías cuesta 10 y uno de una línea de metro cuesta 100.

Lo que es más sorprendente de este novedoso sistema de transporte público tan eficaz, es que la propiedad de los autobuses biarticulados es privada –pertenecen a una decena de empresas privadas distintas. Una eficaz gestión municipal desde la empresa concesionaria pública URBS permite que el sistema de transporte público, gestionado municipalmente y realizado por empresas privadas, sea

altamente rentable y aporte unas sustanciosas ganancias que se reinvierten en la ciudad.

El sistema lineal de transporte tiene mucho que ver con la estructura lineal moderna de la ciudad, similar a los *clusters* propuestos por los arquitectos del Team X, que fue aplicado a la ciudad ya en los años sesenta. Se trata de dos ejes lineales y curvos que, yendo de Este a Sur y de Norte a Oeste, funcionan tangencialmente al centro histórico. Fue en 1974 cuando se potenció un esquema de verticalización del sector estructural de la ciudad, es decir, de aquellas avenidas que son atravesadas por las líneas principales de transporte público. El proyecto del urbanista Wilhelm consistía en una mezcla del proyecto para la monumental Avenida Paulista en Sao Paulo y de las propuestas de *clusters* del Team X, como Toulouse-le-Mirail de Candilis, Josic y Woods.

El segundo gran elemento de funcionamiento de la ciudad es el sistema de parques, que tienen la función orgánica de servir de drenaje de todo el territorio. La política de creación de áreas verdes en Curitiba ha sido tan intensa que se ha pasado en los últimos veinte años de medio metro cuadrado por habitante a cincuenta metros cuadrados de área verde por habitante.

Una parte importante de estos parques se ha situado en antiguas canteras y recintos industriales, lo cual ha permitido unas intervenciones mínimas y graduales para irlos regenerando y haciéndolos utilizables por la ciudadanía. Dichos parques sirven para proteger los ríos y preservar los fondos del valle, multiplicando por cien las áreas verdes de la ciudad.

Esta humanización de la ciudad ha sido emparejada a la peatonalización de la parte histórica. Fue realmente emblemática la rápida acción llevada a cabo en el invierno de 1972, cuando un grupo de ciudadanos, durante la noche, de manera organizada y, al mismo tiempo, no prevista por las autoridades, destruyeron el asfalto de la calle principal, con picos, perforadoras y palas mecánicas, consiguiendo robar espacio al automóvil para convertirlo en la primera calle peatonal.

En este sentido, para la reconversión de Curitiba en capital ecológica, ha sido necesario, entre otras cosas, que el centro histórico se cuidara y revitalizara al máximo, restaurando sus edificios históricos, construyendo nuevos equipamientos públicos, reforzando sus espacios públicos (parques, plazas y calles peatonales) y, en definitiva, rescatando su memoria histórica y cultural.

En el modelo Curitiba no hay ninguna nostalgia ruralista; todo lo contrario, una opción decidida por lo urbano y por la metrópolis

A partir de 1978, un elemento complementario al sistema de transporte público, a la implantación de parques y a la peatonalización de la ciudad histórica fue la creación de la red de “ciclovías” o carriles bici. Dichas “ciclovías” sirven también para proteger áreas de posible degradación ambiental, creándose trechos paralelos a las líneas de ferrocarril, a los ríos y a los arroyos.

El logro social básico conseguido durante estos años ha sido el de la educación ambiental, promoviendo que una ciudad modesta transforme totalmente sus hábitos y que sus habitantes se consideren responsables de su funcionamiento. Con pocos medios y con mucha imaginación se ha conseguido que el 90% de los residuos sean reciclados. Sólo con el reaprovechamiento del papel viejo, la ciudad evita el corte de 1.200 árboles por día. En este sentido, Curitiba ha sido modélica en la difusión de nuevos hábitos colectivos, nuevos valores y nuevas percepciones relacionadas con las cuestiones ambientales. Su apuesta por la imaginación y el reciclaje ha sido clave; por ejemplo, convirtiendo los viejos autobuses en aulas y oficinas ambulantes, lugares móviles para el aprendizaje y para la gestión democrática.

A una ciudad relativamente nueva, carente de una larga historia y de una cultura consolidada, le ha sido necesaria la construcción de importantes centros culturales que tengan la misión de ir avanzando en crear o enriquecer un substrato cultural. Para ello, se han construido en los barrios periféricos una serie de bibliotecas –denominadas “faros del saber”– que intentan aglutinar la vida social y urbana. El objetivo ha sido el de entender la ciudad como lugar y escenario de encuentros.

Dentro de esta transformación social de la ciudad ha sido clave la creación de un nuevo eje peatonal –la rua 24 horas– en el cual, a cualquier hora del día y de la noche, los habitantes de Curitiba disponen de lugares de encuentro y de muy diversos negocios: tiendas, bares, restaurantes, farmacias, etc., para atender en cualquier momento diversas necesidades.

Por último, el elemento más importante y emblemático de este modelo es la Universidad Libre del Medio Ambiente, situada en uno de los parques y realizada con una magnífica arquitectura reciclada. Al pequeño edificio de la universidad se llega siguiendo un recorrido peatonal a través del bosque, junto a un riachuelo, hasta llegar al parque, realizado en una antigua cantera, y tras ascender por las rampas y escaleras de las estructuras de madera reciclada que conforman las aulas de la universidad.

Curitiba se acerca más a las propuestas del despotismo ilustrado que a la participación directa de la ciudadanía

Todos los parques y edificios culturales se han realizado siguiendo el mismo modelo de gestión: el IPPUC es el órgano de planeamiento; URBS es el órgano ejecutivo, que contrata o construye las obras; y existe una Fundação Cultural que da vida cultural y actividades a las obras terminadas.

De todas formas, el modelo Curitiba, actualmente extendido a todo el estado de Paraná, es de un ecologismo desarrollista aunque próximo a un desarrollo sostenible o de modernización ecológica. Los argumentos medioambientales constituyen el principal factor utilizado para el desarrollo, el crecimiento y el enriquecimiento. En el modelo no hay ninguna nostalgia ruralista; todo lo contrario, hay una opción decidida por lo urbano y por la metrópolis. Detrás de muchas de las operaciones más emblemáticas, existen razones económicas destacables. Así, la urbanización de las grandes avenidas con los ejes de autobuses, junto a las propuestas de construcciones verticales y escalonadas, sirve para producir y obtener altas plusvalías con los solares urbanizados y susceptibles de construcciones de gran altura.

También se ha criticado al municipio de Curitiba por haber construido muchos parques, relativamente baratos de realizar y mantener, y poca vivienda social, que es más costosa de construcción y mantenimiento, menos representativa y publicitaria, pero más útil socialmente. Fue precisamente después de la primera gestión del alcalde Lerner, con el nuevo prefecto Saul Raiz (1975-1978) cuando se inició una política de vivienda social en sustitución de una parte de las favelas, una política habitacional que Lerner perfeccionó en su segundo mandato, al volver de su actividad como profesor visitante en la Universidad de Berkeley.

De la misma manera, algunos parques han sido poblados de pabellones, invernaderos y teatros que tienen mucho más una función propagandística para crear la imagen estereotipada de capital ecológica, que un funcionamiento adecuado, real, eficaz y necesario.

El modelo Curitiba se acerca más a las propuestas del despotismo ilustrado que a la participación directa de la ciudadanía. Es un ecologismo propuesto desde la administración, fomentado por un culto y modernizador grupo de políticos y técnicos formados en los años sesenta en un cristianismo progresista y humanista de raíz francesa. Se trata de un ecologismo propugnado por la administración a base de leyes, decretos y campañas públicas.

Al mismo tiempo, se ha conseguido que sea una ciudad próspera y seductora, pero los problemas de miseria, degradación y creci-

Curitiba se consolida como la antítesis de Brasilia, ciudad racionalista, hecha de nueva planta, configurada por largas avenidas para automóviles, estandarizada y zonificada, repetitiva y funcionalista

*En contraste
con las capitales
que realizan
obras
faraónicas, el
modelo se basa
en la inversión
modesta de
recursos y el
alto grado de
eficacia*

miento informal se han expulsado a los municipios de alrededor, a una área metropolitana que queda fuera del radio benefactor y del control municipal, pues el mismo éxito del modelo ha creado la afluencia de mano de obra a dichas periferias.

En el panorama del urbanismo brasileño contemporáneo, Curitiba se consolida como la antítesis de Brasilia, ciudad racionalista, hecha de nueva planta, configurada por largas avenidas para automóviles, estandarizada y zonificada, repetitiva y funcionalista. Brasilia ha sido superada por el modelo realista de Curitiba, que saca el máximo partido de la realidad preexistente, revitaliza el centro histórico, apuesta por la ciudad heterogénea y los barrios multifuncionales, por las calles peatonales y el transporte colectivo, por la diversidad de los parques y equipamientos urbanos, por el modelo de un desarrollo sostenible que se concilia con los intereses inmobiliarios e industriales. Y en contraste con las grandes capitales que realizan obras faraónicas, el modelo Curitiba se basa en la inversión modesta de recursos y el alto grado de eficacia.