

Curitiba, la creatividad del bajo presupuesto

La ciudad brasileña se ha convertido en un modelo mundial gracias a su gigantesco sistema de transporte público, sus bibliotecas, sus hospitales gratuitos y su recogida selectiva de residuos.

En 1971, la junta militar que gobernaba Brasil pidió a Jaime Lerner que se hiciera cargo de la ciudad. En aquella época, Curitiba era una ciudad mediana y adormecida. El joven urbanista, aparcó su antipatía por la dictadura y aceptó el desafío.

“Se puede transformar una ciudad en tres años. Basta con mezclar medidas sociales, medioambientales y económicas y condimentarlas con creatividad. Para ello no se requiere un gran presupuesto”, comenta el ex alcalde.

En Curitiba todo está calculado, planificado y controlado, los resultados conseguidos permitieron a la ciudad recibir el galardón de “capital ecológica del país”. Su red de transporte ha sido copiada por más de 80 ayuntamientos de todo el mundo y Jaime Lerner se vanagloria de seguir asesorando a varios responsables políticos chinos.

En 60 años, la ciudad pasó de 150.000 habitantes a los 1,8 millones que tiene actualmente. Curitiba no es una capital glamurosa, no tiene playa ni grupos de samba famosos, la razón de su atractivo es más básica: en ella, la calidad de vida es superior a la media brasileña.

Desde el comienzo de su mandato, el alcalde tuvo claro que su política trataría de conciliar la protección medioambiental con el bienestar de sus ciudadanos. De hecho, antes de que en 1967 se definiera el concepto de Desarrollo Sostenible en el informe Brundtland, el equipo de Lerner ya había aplicado sus principios. Jaime Lerner, que posteriormente fue nombrado gobernador del Estado de Paraná, cuya capital es Curitiba, puso en marcha un novedoso concepto urbano, “la ciudad rural”.

Una de las propuestas de este concepto es la oferta por parte del ayuntamiento de un terreno de cultivo a las familias más desfavorecidas para incitarlas a volver al campo y así frenar el éxodo masivo hacia la ciudad y favorecer la autosuficiencia alimentaria. Estas medidas regularon el crecimiento de la ciudad, hasta entonces desmesurado.

Financiación

Para Jaime Lerner, “la falta de ingresos que ha sufrido y sufre el ayuntamiento es una ventaja”. Para el ex alcalde, el ingenio comienza cuando no llega el dinero, y la política” es el resultado de una ecuación. Se trata de jugar con los diferentes factores: el gobierno de la ciudad, el sector privado y la población. En lugar de construir una red de metro, la ciudad optó por crear una buena red de autobuses que podría ser igual de eficaz y que costaba 200 veces menos. “Adaptamos las ventajas del metro a nuestra red de autobuses: estaciones en las principales arterias, una tupida red en forma de estrella, reducción del tiempo de espera a sólo unos minutos, autobuses extra largos y adaptados a las personas discapacitadas. El ayuntamiento diseñó el trazado, impuso las tarifas e instaló las estaciones incluyendo a las favelas. Sin embargo, las sociedades privadas compraron los autobuses y contrataron a los conductores. El resultado no se hizo esperar: en 1972 solamente uno de cada 30 habitantes utilizaba los transportes públicos, mientras que actualmente lo utilizan 3 de cada 4”.

El modelo de la ciudad futura

“La gran mayoría de los habitantes del planeta viven en una ciudad y el fenómeno tiende a intensificarse. La sociedad es una ciudad y la ciudad es una calle. No hay mejor invento que la calle tradicional donde la gente

vive, trabaja y convive. Muchas ciudades modernas, sobre todo en las periferias, son víctimas de una mala interpretación del tratado de Atenas: están divididas en barrios creados con una función específica. El alojamiento, el trabajo y el ocio se llevan a cabo en lugares distintos. Esto es un desastre. Actualmente el 75% de las emisiones de CO2 provienen de las ciudades. La lucha contra el cambio climático pasa por incitar a dejar el automóvil en el garaje y por la disminución de las distancias entre el domicilio y el puesto de trabajo. El automóvil no debe controlar la vida de las personas”.

Diferencias sociales

“Somos víctimas de los males que golpean a las grandes ciudades del sur. El abastecimiento de agua es cada vez más complicado, los ríos están cada vez más contaminados, los sistemas de transporte encuentran muchas dificultades para adaptarse al crecimiento de las ciudades y la violencia es difícil de erradicar. El mayor desafío de la ciudad del futuro es reconciliarse con la naturaleza y con sus habitantes. Debemos seguir la evolución de las tecnologías verdes, porque la gestión de una ciudad es un proceso continuo e indefinido. Los habitantes exigen resultados rápidos y al mismo tiempo hay que pensar en las generaciones futuras. Es muy importante descentralizar y simplificar los procedimientos para favorecer las iniciativas”.

Este artículo es un extracto de la entrevista publicada por la edición online de la revista francesa Terraeco.

Compartir

(fin del artículo)