

U R B A N I S M O

A C I D A D E P L A N E J A D A

Cássio Taniguchi

Sumário

PARTE I – A EXPERIÊNCIA DE CURITIBA

1. Questões básicas da gestão urbana
 - a) Em que consiste o planejamento estratégico
 - b) A construção de uma cidade mais humana e sustentável
2. Responsabilidade Social
 - a) As imposições legais e a realidade
 - b) A porta de entrada do processo de inclusão
3. Gestão compartilhada
- 4.. Novos Paradigmas
- 5.Sustentabilidade Social pode ser produzida
 - a) Potencialidades
 - b) Visão Integrada da Cidade
 - c) Ação Integrada
 - d) Ações Focalizadas
 - e) Cadastro Único
 - f) Eixos de Atuação
 - g) Resultados
6. Momentos destacados da urbanização
 - 1853/1965
 - Execução do Plano Diretor de Curitiba (a partir de 1971)
 - A Lei de Zoneamento e Uso do Solo (1966/1980)
 - A Lei do Solo Criado (1982/1993)
 - A nova Lei de Zoneamento e Uso do Solo (1998/2000)
7. Postulados para uma cidade sustentável
8. Preservação ambiental

PARTE II – GESTÃO DE ENERGIA PARA UMA CIDADE SUSTENTÁVEL

Introdução

Indicações sobre a experiência de Curitiba

O AUTOR

PARTE I – A EXPERIÊNCIA DE CURITIBA¹

1. Questões básicas da gestão urbana

a) Em que consiste o planejamento estratégico

O desenvolvimento urbano é, sem nenhuma dúvida, uma pauta mundial. Isso acontece porque a tendência dominante no planeta é de que as pessoas passem a morar nas cidades.

São duas as ondas migratórias perceptíveis: do campo para os grandes centros e destes para os municípios médios e pequenos, principalmente nas regiões metropolitanas.

Nos países desenvolvidos, o acesso facilitado aos serviços em geral e às comodidades urbanas fez desaparecer grande parte das diferenças entre o que se convencionou chamar de “meio rural” e os grandes centros urbanos.

No Brasil, que experimentou o crescente processo de urbanização -ou de desruralização -em menos de meio século, a situação é diferente. A migração interna que se intensificou a partir dos anos 60 fez surgir, num curto espaço de tempo, novos e grandes desafios para os administradores municipais.

Para enfrentarmos as questões urbanas é necessário repensar a política de desenvolvimento das cidades vigente no País.

É neste contexto que aparece o papel primordial de um partido político. O Partido da Frente Liberal --em nome do qual cumpri os dois mandatos na Prefeitura de Curitiba--, do mesmo modo que o Democratas, que lhe dá continuidade, dispo de representatividade em toda a nação, é um fomentador natural de experiências positivas, aplicáveis em qualquer cidade.

A diferença entre as ações urbanas possíveis está na escala, os conceitos são sempre os mesmos. Curitiba provou isso na prática. Seu modelo de gestão urbana se antecipou, em mais de três décadas, ao Estatuto das Cidades do ano 2000. Seu planejamento estratégico dotou a cidade de um caminho para o futuro, com um primeiro movimento em torno da estruturação do espaço urbano.

Agora, enquanto outras cidades brasileiras começam a se adaptar aos novos tempos, Curitiba, que se estruturou como cidade sustentável, volta seus esforços para o cidadão sustentável no cenário urbano planejado. É o movimento atual, uma prática que vai ao encontro dos pressupostos das discussões globalizadas mais importantes do mundo.

Sabemos que as discussões em torno das cidades têm acontecido desde a ECO 92, fórum ao qual se seguiram o Habitat, a Rio+10 e a Cúpula Mundial para o Desenvolvimento Sustentável.

¹ Palestra publicada pelo Instituto Tancredo Neves --substituído pela Fundação Liberdade e Cidadania-- na Coletânea resultante dos denominados Grupos Temáticos, que funcionaram em 2004, com o propósito de fixar o posicionamento do PFL, no novo ciclo que se iniciava com o resultado eleitoral de 2002.

São convenções importantes, mas que pouco têm contribuído de modo prático no aprimoramento da administração municipal.

É injusto dizer que estes encontros de alto nível correspondam a uma completa inutilidade. Longe disso. O problema não reside nas discussões promovidas ao redor do mundo, mas em uma realidade da vida: a cidade não pára a fim de que o administrador tenha tempo para cuidar de uma coisa de cada vez.

Precisamos pensar que um município é formado por estruturas dinâmicas, geradoras de demandas crescentes. Cabe ao administrador atendê-las dispondo de planejamento, já que o quadro atual não comporta improvisações.

A experiência de Curitiba mostra que o Democratas tem condições de estabelecer um novo conceito de Planejamento das Cidades.

Para tanto, é preciso ser eficiente, conhecer a realidade e mostrar propostas. O primeiro passo é o que Curitiba vem trilhando ao responder a duas questões básicas de planejamento:

1. Para onde a cidade vai crescer?
2. De que vivem seus habitantes?

Esta análise parte do atual movimento do planejamento estratégico de Curitiba, o cidadão sustentável. E remete ao princípio da gestão da cidade, quando pela primeira vez foram buscadas as respostas às duas perguntas básicas, na permanente tentativa de produzir o melhor resultado para a equação espaço urbano X assentamentos humanos.

b) A construção de uma cidade mais humana e sustentável

Curitiba tem 1,6 milhão de habitantes e é pólo de uma Região Metropolitana formada por 26 municípios, onde vivem 2,8 milhões de pessoas. Como toda metrópole, a cidade enfrenta desafios crescentes para melhorar a infra-estrutura urbana e a qualidade de vida da sua população.

Neste processo, a prioridade é a promoção humana e a busca da sustentabilidade social da população se dá pela mudança dos conceitos administrativos, que coloca no foco das ações públicas o homem. A crença de que o “cidadão é a medida de todas as coisas” induziu a um trabalho compartilhado que envolve toda a estrutura do governo municipal, o servidor e sociedade.

Foi a aplicação dessa política de inclusão que fez de Curitiba a Capital Social do País. Isso se deu pela geração de oportunidades focadas nas necessidades reais da população e identificadas em cada território que forma o conjunto da cidade.

Essa política, que traz à capital paranaense resultados que a colocam à frente de cidades do mesmo porte e a fazem referência em qualidade de vida para instituições como o Banco Mundial, tem base sólida no Modelo Curitiba de Colaboração, instrumento de gestão social diretamente ligado ao Planejamento Estratégico do Município.

Este modelo, aplicado com sucesso pela administração do PFL na capital paranaense, é uma solução de cidadania que se sobrepõe ao orçamento participativo adotado pelo PT. O diferencial positivo da Gestão Colaborativa está no fato de incluir o habitante e gerar ou reforçar seu sentimento de pertencer à cidade, de identificar-se com ela. Os pressupostos aplicados do planejamento ganham, com isso, tal força que o maior guardião do modelo de Curitiba é o seu habitante. Ele é o co-gestor, cada vez mais cidadão.

A prática do Modelo Curitiba de Colaboração transforma a cidade mais justa no campo social a partir de ações integradas de toda a Estrutura Municipal, aliada aos parceiros da Comunidade, da Iniciativa Privada e do Terceiro Setor. Esta Rede Social muda o conceito de Assistência aplicado até hoje em nosso País, cujo foco se centraliza na tutela da população carente sob responsabilidade exclusiva do Estado e que tem predominância em projetos de caráter paternalista como, por exemplo, o Orçamento Participativo e o Fome Zero.

2. A responsabilidade social

a) As imposições legais e a realidade

A Lei Orgânica de Assistência Social (LOAS), que completa 10 anos de existência, ainda não se constituiu numa política de direitos respeitada pelas diversas instâncias de governo. Hoje, os municípios brasileiros têm a maior carga de atribuições previstas na legislação. Enquanto isso, os governos estaduais e o Governo Federal estão desonerados da responsabilidade de co-financiamento de ações na esfera social.

A transferência de responsabilidades às cidades obriga as administrações municipais a atender situações de pobreza com soluções empíricas. Essa ação imediata se dá em função da proximidade do prefeito com os cidadãos e do conhecimento da realidade local. Além disso, existe também a cobrança feita às prefeituras, pela opinião pública e pelo Ministério Público, para o atendimento das necessidades básicas da população.

Tanto a Constituição Federal como a LOAS e a Norma Operacional Básica nº 2, que operacionaliza a legislação de assistência social no País, prevêem a divisão das responsabilidades pelas ações assistenciais nos três níveis de governo (Municipal, Estadual e Federal) e às demais esferas de co-financiamento. Entretanto, o quadro vigente no Brasil é o da falta dos recursos necessários às cidades, do despreparo técnico da esfera social e da predominância do caráter assistencialista de atendimento.

O resultado da deficiência de planejamento e de investimentos é a falta de um estudo técnico e localizado das diversas carências da população de risco em nosso país. Isso se torna visível pelo erro de foco e pela conseqüente ineficácia de programas de caráter social. Um caso específico é o de programas de combate ao trabalho infantil cujo objeto é a criança, quando deveria ser a família.

Ao dirigir a atenção à criança não se combate a causa do problema. É necessário ver se o fator que leva o menor às ruas está vinculado a desemprego dos pais, incapacidade de geração de renda ou na transferência à criança da responsabilidade pelo sustento da família. Este tipo de política, que trabalha o efeito em detrimento da causa, é comum no Brasil e cria um ciclo vicioso de formação de dependentes do Estado.

A bandeira assistencialista estendeu-se ao Programa Fome Zero --e contagiou o seu sucedâneo, o Programa Bolsa Família. Pela falta de conotação técnica e a inexistência de foco no território, o primeiro não conseguiu dar destino às toneladas de alimentos arrecadadas desde a sua implantação. Isto aconteceu em decorrência da centralização de decisões, que não têm a participação necessária das instâncias locais, pois as prefeituras brasileiras, que têm ciência das carências dos cidadãos que vivem em suas cidades e plena capacidade de identificar as prioridades, foram alijadas do projeto.

O conhecimento da realidade local e das particularidades de cada cidade é o primeiro passo para a viabilidade de um projeto de atendimento emergencial. Num país continental como o Brasil, as demandas dos municípios são variáveis, porém o grau de pobreza é medido pela necessidade dos cidadãos com renda inferior a meio salário mínimo, igual para todos - sem distinção de cor, sexo e credo político, conforme a Constituição Federal. Para minimizar a pobreza é preciso gerar oportunidades a partir de uma ação integrada, com portas de entrada e de saída. É a emancipação com respeito, ao invés da tutela e do paternalismo.

b) A porta de entrada do processo de inclusão

Inclusão em Curitiba significa oportunidade. Ela surge com base na Assistência Social, responsável pela identificação das necessidades a partir de um estudo caso a caso da realidade de cada local. Também é a ação social que gerencia este processo de inclusão.

A regra da Assistência é o cidadão sustentável – não mais dependente - com atendimento focado na família e no território. As ações se desencadeiam em parceria com a comunidade e não desconexas com atendimentos aleatórios.

Esta inclusão gerenciada pela Assistência Social, com base no Modelo Colaborativo, tem como resultado a co-responsabilidade dos cidadãos nas decisões sobre o destino da cidade e, principalmente, da região onde vivem.

O primeiro passo no processo de inclusão social se dá pelo atendimento emergencial, cujo foco está no resgate de quem vive em situação de risco. O resultado desta ação se constrói, a partir da iniciativa do Poder Público, com a integração de políticas já existentes para ações de proteção e defesa dos direitos dos excluídos, carentes, portadores de necessidades especiais, vítimas de violência ou exploração.

Esta porta de entrada, cujas ações dependem de financiamento do Governo Federal, dos Estados e dos Municípios, atende às demandas de crianças, mulheres e idosos; ao enfrentamento da exploração e abuso sexual, com ações de proteção e prevenção; e dá condições de abrigo e albergagem aos cidadãos em situação de risco.

O segundo passo está no encaminhamento ao processo emancipatório a partir do trabalho pela auto-sustentação do cidadão em situação de risco. A cidadania sustentável se constrói com o trabalho aplicado na comunidade, que resulta no entendimento da realidade em que se vive e na busca da melhoria da qualidade de vida. Trata-se de um trabalho de valorização das vocações, do encaminhamento à capacitação e da geração

de oportunidades pelo atendimento às necessidades básicas dos envolvidos. São ações dirigidas a crianças, jovens, adultos, idosos e portadores de necessidades especiais.

O início da inclusão se faz pela manutenção das crianças na escola, com ações de apoio à família. Ao público jovem são necessárias ações de incentivo à participação em programas comunitários, de reinserção escolar e de colaboração ativa na multiplicação de ações em benefício da comunidade.

O atendimento à população adulta se faz a partir da suplementação alimentar da família, de vestuário e do oferecimento de serviços, como o da retirada de documentação de identidade gratuita. É a pessoa se tornando cidadã. Também faz parte do caminho sustentável a assistência médica, educacional e jurídica.

A atenção aos idosos é promovida pela reinserção no processo de convivência com a comunidade e com projetos de valorização da vida. A emancipação dos portadores de necessidades especiais acontece pelo co-financiamento dos serviços de atendimento e pela ampliação das parcerias com Organizações Não-Governamentais Especializadas, bem como pela facilidade de acesso aos serviços públicos disponíveis.

A qualificação profissional para a inserção do cidadão no mercado de trabalho fortalece o processo de emancipação. Esta ação passa pela identificação das potencialidades dos moradores de cada região e das carências de mercado local, direcionando os cursos de capacitação com foco na demanda e na vocação regional.

O treinamento se faz em parceria com a iniciativa privada e com instituições educacionais que ofereçam instrutores, para qualificar e gerar oportunidades de geração de renda aos cidadãos envolvidos no processo.

A geração de renda, com ações dirigidas de apoio ao empreendedor e de incentivo à produção local, consolida o ciclo produtivo que retira o cidadão da dependência do Estado. Este processo é resultado da soma dos processos de resgate social, do atendimento às necessidades básicas, da qualificação profissional e da inserção no mercado de trabalho. O microcrédito e o acesso a técnicas produtivas são extremamente importantes neste aspecto.

A colaboração de todos os agentes da sociedade, desde a porta de entrada até a emancipação, é o que torna possível resgatar a cidadania e transformar o cidadão antes em situação de risco em um habitante capaz de criar condições de renda e de sustento para si e para sua família.

Curitiba Capital Social é a prova prática de que a Assistência Social deve ter o papel de gerente do processo de integração das políticas e ações de atendimento às demandas dos cidadãos com vulnerabilidade social. O Modelo Curitiba de Colaboração, adaptado à realidade local a partir da assessoria da United Way of Canadá, é o caminho da verdadeira participação popular na transformação da vida da população carente.

O poder público identifica as carências e potencialidades e busca as soluções em parceria com o habitante conhecedor do território em que vive. Curitiba não é um oásis. Tem os mesmos problemas das grandes cidades. A diferença está no conhecimento das

demandas sociais e no seu entendimento desse processo como o primeiro passo para a busca de soluções.

Uma cidade é como a vida, renasce a cada manhã e traz consigo novas demandas. A resposta a essas demandas depende de uma prática de respeito e colaboração com os cidadãos.

3. Gestão compartilhada

Para alcançar bons resultados, o planejamento e a descentralização são condições essenciais. Também é indispensável o compartilhamento de informações, a participação da sociedade que ajuda na compreensão das demandas e na busca por soluções para as necessidades do município.

O trabalho conjunto, com olhares sob diferentes perspectivas, garantiu avanços marcantes para Curitiba. A gestão compartilhada, por exemplo, pela relação entre causa e efeito, agregou valor aos esforços do governo, dimensionou impactos sociais e deu credibilidade às ações municipais.

O resultado disso é a identificação que todo curitibano tem com a sua cidade. Trata-se de um sentimento de orgulho que não surgiu de repente. É fruto de princípios que caracterizam a gestão municipal e começou pelo entendimento de que a cidade é um organismo vivo.

Isso foi fundamental para a criação de programas que atendem a pessoa, a família, a comunidade e o município. A isto se pode chamar de desenvolvimento equilibrado, que resulta do estímulo contínuo de práticas de administração pública.

4. Novos paradigmas

Para avançar nos índices de desenvolvimento humano, o poder público de Curitiba se aproximou do cidadão. O diálogo aberto com a sociedade, aliado aos conceitos administrativos modernos de desenvolvimento sustentável, permitiu o conhecimento aprofundado da realidade da cidade e de seus moradores.

O novo comportamento do governo fez surgir então transformações urbanas e sociais. Assim, a prefeitura pôde ofertar equipamentos e serviços de qualidade à população na medida em que eram identificadas e supridas as necessidades da sociedade.

Diretrizes:

Planejamento Estratégico
Foco no território e na família
Ações descentralizadas
Integração e inter-setorialidade
Formação de uma Rede Solidária
Avaliação de Resultados

Ferramentas:

Estudos e pesquisas
 Modelo Curitiba de Colaboração
 Capacitação dos servidores
 Parceria com a comunidade
 Composição de equipes multidisciplinares

Como fazer:

A mudança de paradigmas foi fundamental para o desenvolvimento do cidadão curitibano, principalmente aquele em situação de risco ou vulnerabilidade social, caracterizada pela pobreza individual ou familiar.

A nova visão implantada em Curitiba privilegia práticas como:

Busca ativa - ao invés de esperar a procura espontânea da população por assistência, o poder público localiza as pessoas em dificuldades;

Visão Sistêmica - define o foco de ação e substitui o olhar compartimentado, que privilegia programas e não áreas;

Auto-sustentabilidade - tomou o lugar do assistencialismo paternal, que provoca dependência e tutela do cidadão;

Co-responsabilidade - eliminou a passividade da sociedade em relação aos problemas da própria comunidade;

Sintonia com a comunidade - o poder público e a sociedade trabalham integrados, evitando a superposição de ações, que são potencializadas.

5. A Sustentabilidade social pode ser produzida

Produzir o desenvolvimento para todos pressupõe dois movimentos: de um lado a superação das desigualdades; de outro, a promoção de mais qualidade de vida urbana e social. Isso acontece em Curitiba com programas sociais que privilegiam todas as camadas da pirâmide social.

A promoção humana está focalizada na faixa mais vulnerável da população, com ações que passam pelo atendimento emergencial, proteção social, qualificação e geração de renda.

Estas políticas incentivam a auto-sustentabilidade e a elevação da qualidade de vida da pessoa, com reflexos na comunidade, na região e na cidade.

Na outra ponta, estão os cuidados da administração municipal com o ordenamento urbano, que leva em conta a melhoria da infraestrutura viária e ambiental, dos serviços públicos e o estímulo à cultura e ao lazer. São ondas inversas, de cima para baixo, que se propagam e atingem toda a sociedade.

A produção da sustentabilidade social, contudo, exige uma seqüência positiva e inter-relacionada de políticas e programas.

Integrar a ação nos vários recortes da cidade – geral do município, regional, local e familiar – aumenta o poder de transformação e provoca mais impactos.

a) Potencialidades

Uma sociedade tem diferenciais internos importantes que precisam ser conhecidos para a execução de um correto planejamento estratégico. Isso permite a melhor utilização de recursos humanos e financeiros, ação integrada e direcionada e a avaliação de resultados para os ajustes necessários.

A identificação das diferenças deve ser feita com base na troca de experiências entre o poder público e a sociedade, nas sugestões e demandas da população e nos dados disponíveis nos vários setores da Prefeitura.

Curitiba produz e analisa estas informações de modo conjunto, intersetorial e multidisciplinar. Com esta estratégia o município fortalece:

- A detecção de prioridades nos diferentes contextos da cidade; o planejamento estratégico para solucionar problemas e aproveitar potencialidades municipais, regionais e nos grupos familiares de maior risco social;
- A visão macro, que analisa a cidade como um todo - sua dinâmica, demandas, necessidades e potencialidades - e para ela estabelece diretrizes de planejamento urbano e social;
- A visão micro-localizada, através da qual é possível reconhecer as diferentes localidades, com suas necessidades específicas e potencialidades;
- A identificação das regiões de maior risco social, permitindo o estabelecimento de meios para superar as vulnerabilidades individuais e coletivas;
- A ação integrada nos diferentes contextos e territórios.

b) Visão integrada da cidade

O conhecimento profundo da cidade e de seus habitantes é compartilhado por muitos atores e traduzido em mapas, políticas públicas e ações direcionadas. A visão global da cidade norteia as grandes linhas de ação da administração ao estabelecer prioridades de investimentos que irão atender às principais questões coletivas.

Em Curitiba, mapas “inteligentes” localizam, dentre outros, estes aspectos:

- Áreas com fragilidade social, risco e insalubridade;
- Áreas com degradação de espaços ou isolamento territorial;
- Áreas com irregularidades, transtornos ou conflitos (viários/comunitários/ambientais);

- Áreas com potencialidade para indução de desenvolvimento econômico, cultural, prevenção de degradação ou preservação da memória da cidade;
- Problemas de diferentes naturezas (locais de violência/dificuldades na circulação viária / risco infantil / desemprego);
- Organizações da sociedade e entidades parceiras ou potenciais parceiras da administração pública.

c) Ação integrada

A inter-setorialidade é ferramenta fundamental para que a população tenha acesso aos serviços prestados pelo município. Em Curitiba esta prática é incentivada em todas as intervenções do governo e resultou na compreensão compartilhada da cidade.

As ações conjuntas entre secretarias municipais e autarquias, a partir da focalização nas demandas e necessidades do município, permitem o reconhecimento continuado da realidade socioeconômica da população e, ao mesmo tempo, potencializam os impactos dos projetos executados.

O trabalho inter-setorial, desta forma, facilita a efetivação do Plano de Governo pela existência de uma extensa e capilarizada rede de serviços e equipamentos públicos, que funcionam como uma porta de entrada para a interação entre o cidadão e o governo local.

A gestão descentralizada é uma prática comum em Curitiba e faz com que as macropolíticas para a cidade sejam concretizadas nas oito Administrações Regionais. Nestes locais, os programas municipais ganham coloração especial ao atender demandas específicas.

As regionais funcionam como uma via de duas mãos. De um lado, buscam a resolução de problemas na área de abrangência. De outro, alimentam a administração central com informações sobre as realidades locais. Isso gera, gradativamente, modificações nas estratégias globais de governo.

Em Curitiba, a descentralização da administração é reforçada pelas Ruas da Cidadania, espaços públicos espalhados pela cidade e que abrigam todos os serviços municipais.

d) Ações focalizadas

A gestão descentralizada também potencializa recursos humanos e técnicos para a identificação de áreas que necessitam prioritariamente de intervenções do governo municipal. Este trabalho resulta em ações focalizadas, com maior grau de consistência e eficácia.

Isso se dá a partir da leitura das condições socioeconômicas encontradas em cada comunidade ou família. As informações regionalizadas subsidiam a Prefeitura para a promoção de intervenções integradas na localidade.

A pesquisa nas áreas priorizadas oferece dados sobre:

- Sub-habitação
- Insalubridade
- Poluição hídrica
- Desemprego
- Escolaridade
- Renda
- Mortalidade infantil
- Violência
- Demandas por creches, escola, posto de saúde, etc.

e) Cadastro único

A descentralização dos serviços municipais e a atuação de equipes inter-setoriais criaram uma gama de informações importantes para a administração pública. Trata-se do CADASTRO SOCIAL ÚNICO, uma base de dados que identifica o domicílio, o cidadão e a família.

Esta identificação implica em:

- utilização de informações padronizadas em qualquer atendimento feito aos usuários da rede pública de equipamentos e serviços;
- criação de uma base de dados única em todas as secretarias da área social;
- criação de uma base territorial e informativa comum para a avaliação de resultados.

O Cadastro Social Único de Curitiba conta com informações sobre 665 mil curitibanos que vivem em 230 mil residências. São pessoas que, em algum momento, acessaram os serviços municipais (Saúde / Educação / Abastecimento / Habitação / Cursos Profissionalizantes / Lazer e Cultura / Creches / Serviço Social).

O banco de dados traz registros como os de idade, sexo, escolaridade, nível de renda e situação habitacional, da pessoa e da família. O cadastro foi configurado a partir do cruzamento de dados de todos os atendimentos feitos pela Prefeitura e identifica o indivíduo pelo endereço residencial, o que evita a duplicidade de registros.

f) Eixos de atuação

Curitiba promove seu desenvolvimento de forma integrada, privilegiando as áreas mais carentes e de sub-habitação. Para planejar as intervenções o poder público prioriza quatro eixos de atuação, que são trabalhados simultaneamente por todas as secretarias municipais:

1) Social – Os serviços de educação, saúde, abastecimento, esporte e lazer, cultura e assistência produzem dados que são cruzados com a situação econômica da população. Estas informações permitem definir ações que atinjam prioritariamente as pessoas em situação de risco.

2) Urbano – As intervenções urbanas são planejadas e implantadas visando soluções para saneamento básico, pavimentação e transporte. O objetivo é melhorar a acessibilidade dos moradores aos serviços públicos.

3) Ambiental – Projetos como a coleta e seleção de lixo, troca de alimentos por lixo reciclável, implantação de espaços de lazer para preservar áreas passíveis de ocupação irregular, o plantio de árvores e a educação ambiental fazem parte das intervenções nas áreas selecionadas.

4) Econômico – A partir da identificação do perfil econômico da área de atuação e de potenciais parceiros, seja da região ou de fora dela, são promovidos cursos profissionalizantes de acordo com a demanda do mercado. Para gerar renda, artesãos, grupos associativos ou cooperativos, pequenas e microempresas recebem apoio para a comercialização de produtos. Além disso, são oferecidos incentivos fiscais para a abertura de empresas e criação de empregos.

g) Resultados

O planejamento estratégico implantado ao longo dos últimos anos em Curitiba e seu constante aprimoramento, com novas informações e a utilização de recursos tecnológicos, ajudam a fazer uma avaliação cada vez mais consistente da situação do município, gerando resultados expressivos:

- Para dentro da administração do município, pois agrega as equipes de campo e dá significado ao trabalho realizado, na medida em que ocorrem mudanças na vida da população;
- Para a população, que é a razão das ações do poder público e a parceira interessada no sucesso dos programas implementados;
- Na avaliação da gestão pública. Curitiba apresenta o maior Índice de Condição de Vida (ICV) do País e o segundo maior Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do Brasil. São dados que lhe garantem o título de Capital Social e a inserem como modelo de planejamento urbano e do cumprimento dos Compromissos do Milênio, estabelecidos pela ONU e assumidos por 189 países, que têm que ser cumpridos até 2015.

Na última década a proporção de pobres em Curitiba caiu de 13,48% para 7,52% da população. A renda média subiu de R\$ 6.686, em 1995, para R\$ 10.275, em 2000.

A taxa per capita de escolarização em Curitiba é de 100% e o índice de analfabetismo é de 3,38%.

Em Curitiba 47,8% das vagas do ensino fundamental são ocupadas por mulheres. No ensino médio a taxa é de 52,7%

A meta da Prefeitura de Curitiba é reduzir a mortalidade infantil a uma taxa abaixo das 10 mortes a cada 1.000 nascimentos. Hoje, o índice é de 11,8 óbitos a cada 1.000 nascidos vivos.

A mortalidade materna caiu 69% de 1994 a 2002. A taxa é de 26 óbitos a cada 100.000 habitantes.

O número de casos notificados de AIDS em 2001 foi de 3,10 para cada grupo de 10.000 moradores. Houve uma queda de 23% em relação a 1997.

Curitiba tem 51,5 metros quadrados de área verde por habitante (16 parques e 13 bosques municipais);

A Educação Ambiental é desenvolvida em escolas e comunidades;

A coleta de lixo atende 99,5% dos domicílios;

99% da população atendida com rede de água tratada;

93% dos domicílios têm destinação adequada de esgoto, via rede coletora ou fossa séptica.

52,5% do esgoto coletado é tratado

Os programas Lixo que não é Lixo (separação de resíduos), Câmbio Verde e Compra de Lixo (troca por alimentos) e Olho d'Água (limpeza e monitoramento de rios com a participação da comunidade) dão suporte à conscientização ambiental e à preservação dos recursos naturais.

6. Momentos destacados da urbanização

1853/1965

1853 -O Paraná é politicamente emancipado de São Paulo. Sua capital, Curitiba, se obriga a uma preparação para ser a capital da nova Província do Paraná.

1855 -Pierre Taulois, engenheiro francês, estabelece novo traçado para a cidade, com ruas se cruzando em ângulos retos para melhorar a circulação.

1886 -É implantado o Passeio Público, primeiro parque público municipal e obra pioneira de saneamento de Curitiba.

1895 -Nasce o Código de Posturas, instrumento para a manutenção da ordem em Curitiba, de população crescente pela massa imigratória européia (alemães, poloneses, italianos, ucranianos) que se estabeleceu em maior número a partir da metade do século XIX.

1903 -Começa o processo de hierarquização de usos de solo em Curitiba: padrões construtivos, áreas de especialização de atividades urbanas e proibição de construção de casas em madeira próximas aos dois pontos convergentes do Centro, a Praça Tiradentes e a Rua da Liberdade (hoje Barão do Rio Branco).

1920 -Abrem-se grandes avenidas, hoje importantes corredores de circulação viária, como Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro, Silva Jardim, Iguazu e Getúlio Vargas.

1930 -Reavaliam-se as funções da cidade, pela decadência da atividade econômica ligada à extração e ao beneficiamento da erva-mate. Curitiba é dividida em três zonas: I, central, para comércio e moradias de alto padrão; II, para fábricas e moradias de operários qualificados; e III, para moradias de operários menos qualificados e pequenos sítiantes.

1943 -A Prefeitura Municipal de Curitiba encomenda ao engenheiro francês Alfredo Agache um plano diretor. Ele estabelece um zoneamento específico para as diversas atividades urbanas e as edificações, tornando o desenho da cidade radial.

1965 -A Prefeitura Municipal de Curitiba apresenta à população organizada um Plano Preliminar de Urbanismo, em seminários denominados “Curitiba de Amanhã”. O plano, encomendado em concorrência pública, foi elaborado pela empresa paulista Serete. No mesmo ano é criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, Ippuc, responsável pelo desenvolvimento de projetos, pela implantação e pelo gerenciamento do Plano Preliminar de Urbanismo, transformado, com sua atuação, em Plano Diretor de Curitiba.

Execução do plano diretor (a partir de 1971)

Em sua conceituação, o plano se desenvolveu a partir das respostas a duas perguntas: para onde a cidade vai crescer? De que vivem seus habitantes? Foi detalhado de modo a integrar as funções (circular, habitar, trabalhar, recrear-se) e os serviços (equipamentos e endereços sociais) urbanos. Uniu-se o sistema viário à Lei de Zoneamento e Uso do Solo e se utilizou o transporte de massa como indutor do crescimento da cidade.

A colocação do Plano Diretor de Curitiba em prática, a partir de 1971, pautou três transformações básicas na cidade: a física, a econômica e a cultural. A transformação física indicou eixos denominados estruturais, unindo a cidade de Norte a Sul e de Leste a Oeste. Foi criado o sistema trinário de vias, da seguinte forma: uma via de tráfego lento e para transporte coletivo no meio e mais uma via de cada lado da central, cada uma num sentido (ida e volta), ambas de tráfego rápido. A pista central (canaleta) das estruturais foi reservada exclusivamente ao transporte coletivo e, pela Lei de Zoneamento e Uso do Solo, ali a cidade poderia se adensar verticalmente. Outra idéia

do Plano Diretor foi a da criação dos parques, porque Curitiba precisava de áreas verdes e deliberou-se que, ao invés dos loteamentos nos grandes vazios urbanos, era prioritário desapropriar áreas e implantar parques, prevenindo a cidade das enchentes e promovendo o seu saneamento básico.

O segundo aspecto do Plano Diretor de Curitiba foi o início da transformação econômica, com a implantação, a partir de 1973, da Cidade Industrial de Curitiba --hoje Companhia de Desenvolvimento de Curitiba-- já indicada no plano preliminar. O Ippuc detalhou o esboço original e foi iniciada a implantação, com uma política muito agressiva de incentivos fiscais criativos, de preservação ambiental, de consolidação da qualidade de vida da cidade e de diferenciais como, por exemplo, a Escola Internacional, com currículo e ano letivo similares aos das escolas norte-americanas e européias.

A transformação cultural foi desencadeada a partir do fechamento de um trecho da rua XV de Novembro, a principal da cidade, aos automóveis, quando os cidadãos passaram a discutir a cidade e o plano e a sentir-se parte de seu espaço coletivo de vida. O Teatro do Paiol, reciclagem de uso de um antigo depósito de pólvora, em dezembro de 1971, provocou tanto a consciência da importância da preservação do patrimônio histórico-cultural quanto a criação, em 1973, da Fundação Cultural de Curitiba, hoje uma fantástica rede de teatros, salas de exposição, cinemas, bibliotecas, memoriais étnicos, museus e endereços que acolhem e divulgam a produção cultural da e na cidade.

O Plano Diretor de Curitiba dotou a cidade de um caminho, a partir da decisão histórica do futuro desejado. Com as modificações impostas pelo tempo e pelas circunstâncias, seus princípios básicos permanecem até hoje. Sua força reside na colaboração da população, identificada com a cidade e sentindo-se parte dela. E o motor da aplicação do planejamento é o tripé que o originou e que persiste: sistema viário mais sistema de transporte mais Lei de Zoneamento e Uso do Solo.

A lei de zoneamento e uso do solo (1966/1980)

1966 -É disciplinada a Zona Central, com limites de crescimento. São estabelecidos os Setores Estruturais, com áreas comerciais e de serviços se expandindo linearmente. São definidas Zonas Residenciais e reservadas áreas para a expansão urbana.

1969 -É revisado o Zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor, definindo novas Zonas Residenciais e Comerciais e disciplinando as Zonas de Expansão urbana.

1971 -É regulamentado o uso do solo e o sistema viário e é delimitado o Setor Histórico de Curitiba.

1972 -Nova revisão procura adequar, mais uma vez, a expansão urbana às diretrizes do modelo linear de crescimento. Os eixos estruturais, que deveriam ser adensados, são equipados com toda a infraestrutura urbana necessária e dotados de um sistema de transporte de massa capaz de atender à demanda da época e à futura. É definida uma rede de áreas verdes, aliando proteção de fundos de vale, saneamento e lazer. O Centro tradicional recebe áreas exclusivas para pedestres (o “calçadão” da Rua XV de Novembro, primeiro do País).

1973 -A implantação da Cidade Industrial de Curitiba -CIC -em uma zona de expansão urbana exigiu novo ajuste da Lei de Zoneamento: para assegurar a integração espacial da CIC com o sistema viário urbano, foram criados os Setores Especiais Conectores. São limitados a ocupação e o adensamento das zonas residenciais periféricas e é incentivada a ocupação das áreas próximas aos setores estruturais. O térreo e o primeiro pavimento foram destinados ao comércio e aos serviços. Junto às ruas utilizadas pelo transporte coletivo, nas zonas residenciais, foi permitida a concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços de médio porte. Chamadas de Coletoras, estas vias concentram o tráfego residencial, comercial e o transporte coletivo.

1980 -São criados Setores Especiais de Habitação de Interesse Social, base do Solo Criado aplicado desde 1991.

A lei do solo criado (1982/1993)

1982 -Lei do Solo Criado, que propõe a transferência de potencial construtivo (o que poderia ser construído) em edificações de valor histórico, cultural ou arquitetônico, para outra área da cidade, desde que o patrimônio seja preservado.

1991 -Com base no mesmo princípio da Lei do Solo Criado, é instituído incentivo para a implantação de Programas Habitacionais de Interesse Social. Seguindo critérios e regiões pré-estabelecidas, é possível construir a mais em determinadas áreas da cidade, com a “compra” de solo. Os recursos desta transação constituem o Fundo Municipal de Habitação e subsidiam a construção de habitação popular.

1993 -Criadas, por decreto, as Unidades de Interesse Especial de Preservação. A Lei do Solo Criado é usada para a restauração de três edificações históricas na cidade: a Universidade Federal do Paraná, a Catedral Metropolitana de Curitiba e a Sociedade Garibaldi. Ainda em 1993, lei cria estímulos à preservação de áreas verdes em Curitiba.

A nova lei de zoneamento e uso do solo (1988/2000)

1998 -Preparação para as modificações necessárias ao bom futuro, na Lei de Zoneamento e Uso do Solo de Curitiba. Estudos técnicos, 28 discussões durante quatro meses com a comunidade organizada antes da aprovação e nova rodada de discussões na fase de regulamentação (16 decretos). Formação de Conselho Consultivo com a comunidade.

É criado o Setor Especial Linhão do Emprego. Uma grande avenida de 34 quilômetros de extensão atravessa 18 bairros entre o Nordeste e o Sudoeste de Curitiba. Esta linha “costura” oportunidades de emprego e renda, porque a Prefeitura estimula a instalação de atividades produtivas ao longo de seu traçado. O Linhão do Emprego é o maior programa de incentivo à geração de trabalho e renda implantado em Curitiba desde a criação da Cidade Industrial, na década de 70. Do desenvolvimento regional dos bairros por onde passa o Linhão à capacitação profissional e ao incentivo ao pequeno empreendedor, o programa possibilitou a formação de centenas de empresas e criou mais de 15 mil postos de trabalho.

O programa foi projetado e executado com base em obras de infra-estrutura e orientação para capacitação profissional que levaram benefício direto a 400 mil curitibanos. A

Avenida do Linhão se estende desde a Fazendinha até o Bairro Alto em 34 km, e ao redor dela são construídos os equipamentos sociais, de atendimento e capacitação profissional, que geram desenvolvimento e aquecimento da economia regional.

A Prefeitura investe na construção de unidades que capacitam os trabalhadores e abrigam os novos empreendedores. Surgiram os Barracões Empresariais, Condomínios Industriais, Liceus de Ofícios, Vilas de Ofícios e escritórios do Profissional Empregado, que ajuda também com incentivos fiscais. Tudo isso para facilitar a colocação do trabalhador no mercado de trabalho formal.

Os barracões são as incubadoras de microempresas. A Prefeitura oferece módulos para que os empresários instalem suas ferramentas e possam fabricar em escala industrial.

Aqueles empreendedores de fundo de quintal que não tinham como se desenvolver devido ao espaço inadequado e à informalidade recebem um treinamento de empreendedorismo da Fundação de Ação Social. Eles têm o direito de se instalar nos barracões por um período de até dois anos, sem pagar aluguel.

Neste tempo, acumulam capital e experiência, conquistam clientes, aumentam a produção e, conseqüentemente, geram empregos. A Prefeitura já construiu oito Barracões empresariais, onde estão instaladas 79 empresas, que contam também com consultoria técnica, administrativa e financeira da equipe do Linhão.

2000 -Aprovadas as mudanças na Lei de Zoneamento e Uso do Solo, que vão adequar a cidade a uma nova realidade: a da metropolização.

As principais alterações são:

- Criação de um eixo de desenvolvimento e integração metropolitana, na BR-116, com a implantação de um sistema de transporte em vias exclusivas e diversificação de usos (moradia, comércio e serviços);
- Criação de novos eixos de adensamento – avenidas Marechal Floriano, Comendador Franco (“das Torres”), Wenceslau Braz, Affonso Camargo e rua Costa Barros – com melhor aproveitamento da infra-estrutura já instalada;
- Ampliação do mecanismo do solo criado para arrecadação de recursos para financiar a habitação de interesse social e projetos ambientais; – Ampliação do mecanismo de transferência de potencial construtivo para incentivar a preservação do patrimônio histórico e a preservação de áreas verdes; – Criação de um Anel de Conservação Sanitário-Ambiental para proteger as bacias dos rios e as áreas de preservação;
- Criação de novas unidades de conservação, parques, praças e espaços públicos;
- Estímulo à instalação de atividades geradoras de emprego e renda em regiões da cidade onde hoje está presente apenas a função habitação;
- Criação de novas zonas de serviço e novas áreas industriais;
- Expansão e integração do transporte público na área metropolitana com tarifa única;
- Ajuste de zoneamento em alguns bairros próximos à área central;
- Adequação de parâmetros em áreas vizinhas a algumas estruturais, onde há conflitos de zoneamento;
- Nova classificação de vias do sistema viário;
- Nova classificação de atividades;

- Maior área de afastamento para as edificações, evitando a formação de áreas de sombra e melhorando as condições de insolação e ventilação em regiões da cidade onde há adensamento excessivo;
- Todos os ganhos de potencial nas diversas regiões da cidade serão onerosos, isto é, viabilizados com a utilização do mecanismo do solo criado ou com transferência de potencial construtivo.

A ampliação do solo criado

Com a nova Lei de Zoneamento, a Lei do Solo Criado, utilizada para incentivar o desenvolvimento nas áreas de habitação popular e preservação do patrimônio histórico, foi ampliada, criando uma nova modalidade ligada à área ambiental e instituindo um Fundo Municipal de Áreas Verdes. Os recursos arrecadados vão financiar projetos ambientais. O instrumento de transferência de potencial construtivo, que era usado com a finalidade única de incentivar os proprietários de imóveis históricos a preservarem suas edificações, foi estendido às áreas verdes. O objetivo é beneficiar quem tem propriedade com cobertura de vegetação natural. Os proprietários de áreas com estas características, ao invés de restrições para ocupação de seus terrenos, passam a ter o incentivo de transferência de potencial construtivo, que pode ser utilizado em outras regiões da cidade, como os novos eixos de adensamento e a BR-116.

O eixo metropolitano da antiga BR-116

Com início de obras previsto para janeiro de 2004, a implantação de um corredor de transporte coletivo no trecho urbano da BR-116 (hoje BR-476) vai garantir um novo eixo de desenvolvimento para Curitiba e Região Metropolitana.

Com a implantação do Contorno Leste, que faz a ligação rodoviária entre São Paulo e o Sul do país, o trecho urbano da rodovia federal será incorporado ao sistema viário municipal numa extensão de 20 quilômetros.

O novo eixo consolida-se com a implantação de estrutura viária e de transporte compatíveis com a escala urbana, transformando-se em uma grande avenida. O projeto abrange diretamente 23 bairros de Curitiba e prevê três terminais de integração, 12 estações intermediárias, trincheiras, parque linear e ciclovia.

O sistema de transporte urbano de Curitiba

A implantação do Eixo Metropolitano de Transporte representa o avanço do Sistema de Transporte Urbano de Curitiba, que se caracteriza por induzir o crescimento da cidade com o suporte do uso do solo e do sistema viário.

O Sistema de Transporte de Curitiba teve sua origem nas estruturais do eixo Norte-Sul, com as vias centrais do sistema trinário destinadas ao uso exclusivo dos ônibus. O primeiro, em 1974, foi o ônibus expresso, vermelho, chamado de “metrô de superfície”.

Seu projeto foi desenvolvido pelo Ippuc, em parceria com empresas de transporte e fabricantes de veículos. O expresso, com capacidade para 100 passageiros, representou o primeiro veículo de Curitiba especialmente destinado ao transporte de massa e capaz de garantir, para a demanda da época, frequência, capacidade, conforto e rapidez.

Ao expresso se agregaram o ônibus alimentador, nos terminais de transporte e o interbairros, que integra circularmente as linhas periféricas ao sistema. Estava formada a RIT, Rede Integrada de Transporte, em 1979, com tarifa única em que os percursos mais curtos subsidiavam os deslocamentos mais longos e periféricos.

No processo de evolução da RIT, foram criados veículos com maior capacidade, como os ônibus articulados, na década de 80, com capacidade para 160 passageiros; e os bi-articulados, na década de 90, com capacidade para 270 passageiros, ambos circulando nas canaletas exclusivas. O sistema evoluiu, em 1991, para a Linha Direta, com número reduzido de paradas, pagamento antecipado da tarifa no embarque (estações-tubo) e maior velocidade dos novos ônibus, cinza, apelidados de Ligeirinhos, com capacidade para transportar 110 passageiros.

Hoje, com a integração do transporte a 13 municípios metropolitanos, 2,1 milhões de passageiros utilizam diariamente o sistema, que é atualizado em sintonia com o crescimento da cidade e da população. Seu diferencial é a tarifa social, que permite deslocamentos de até 70 quilômetros com uma só passagem.

Na década de 1970, o transporte coletivo foi utilizado como indutor do crescimento desejado para Curitiba. Neste início do século XXI, com as alterações na Lei de Zoneamento e Uso do Solo e com o projeto do novo eixo na antiga BR-116, o transporte coletivo aponta para a metropolização do planejamento urbano, a partir do triângulo básico que integra o uso do solo ao sistema viário e ao transporte, este último utilizado como indutor do crescimento desejado.

7. Postulados para uma cidade Sustentável

- Permanente balanceamento das necessidades versus potencialidades
- Duas respostas: para onde a cidade vai crescer? De que vivem seus habitantes?
- Proposição de um cenário de mudança que todos visualizem como uma causa coletiva.
- Fazer acontecer: o importante é começar, sem a necessidade de ter todas as respostas.
- Cidade humana: mistura de moradia, trabalho, lazer, faixas de renda e de idade.
- Prioridade ao transporte coletivo: no planejamento urbano global, no projeto da rua, no desenho da estação, na tarifa social.
- Prioridade ao pedestre: valorização do homem, do encontro das pessoas.
- Identidade, memória e cultura fazem com que a cidade seja o retrato de família de seus habitantes.
- Máximo de economia e mínimo de desperdício: a cidade ambientalmente correta.
- Reciclar o edifício, reciclar as pedreiras, reciclar as cavas: do espaço deteriorado ao oásis de convivência e cidadania.

8. Preservação ambiental

Atualmente, Curitiba é exemplo de preservação do meio ambiente, mas para chegar a esta condição a cidade teve que recorrer à criatividade. Para iniciar seus projetos de proteção dos recursos naturais o Município pediu auxílio financeiro para a União, em meados da década de 70. Um projeto ambiental foi encaminhado ao Governo Federal, que o recusou.

Uma nova tentativa de obter recursos foi feita com a uma derivação da proposta original, desta vez amparada em soluções para o saneamento básico. Foi assim que a cidade conseguiu verbas para implantar parques e bosques que têm múltiplas funções.

Hoje, a cidade tem 51,5 metros quadrados de área verde por habitante, quatro vezes mais do que recomenda a Organização Pan-Americana de Saúde. A maior parte da área protegida está nos 16 parques e 13 bosques municipais.

A preocupação do governo municipal em preservar o meio ambiente não se limita a manter e expandir o número de áreas verdes. A coleta de lixo chega a 99,7% da população. Aliado ao serviço, a administração da cidade incentiva à separação do lixo reciclável do orgânico. Este é um hábito cotidiano da grande maioria das famílias curitibanas desde a criação do programa Lixo que não é Lixo, em 1989.

A seleção rende diariamente 440 toneladas de dejetos reutilizáveis, que são encaminhados para a usina municipal de reciclagem ou para empresas privadas. O trabalho tem o reforço de 2.700 carrinheiros cadastrados na prefeitura.

A separação do lixo é incentivada pela prefeitura em todas as camadas sociais, com propostas que agregam educação ambiental com preservação. Em comunidades mais carentes, a administração municipal mantém projetos de compra e troca de lixo, tanto reciclável como orgânico. Nos dois casos, famílias de baixa renda recebem alimentos como pagamento pelo recolhimento e destinação correta de dejetos.

A última iniciativa municipal para fomentar a conscientização ambiental entre os curitibanos é a troca de pneus velhos por gêneros alimentícios, outra iniciativa inédita no Brasil, que é realizada em parceria com uma empresa privada e a Petrobrás.

O envolvimento da comunidade em projetos de proteção do meio ambiente também está presente no programa Olho d'Água de educação ambiental, que realiza o monitoramento da qualidade da água em 220 pontos dos rios que cortam a cidade. Com esta iniciativa, foram retiradas 3.700 toneladas de lixo de importantes cursos de água que irrigam a cidade.

A conscientização da população, estimulada através de programas municipais e a decisão política de buscar soluções para a preservação do meio ambiente, um dos maiores desafios das grandes cidades, tornaram possível a implantação de uma série de soluções que levaram Curitiba a ser conhecida como a Cidade Ecológica.

PARTE II- GESTÃO DE ENERGIA PARA UMA CIDADE SUSTENTÁVEL²

DESENVOLVIMENTO URBANO E TRANSPORTE PARA UMA CIDADE VERDE

Introdução

O conceito de Cidade Verde diz respeito a alcançar auto-suficiência em insumos, inclusive energia, bem como em seu desenvolvimento produzir o mínimo de resíduos, aí incluídos os gases que provocam o efeito estufa. Para tanto as cidades precisariam adotar os conceitos do Projeto ZERI – “Zero Emission Research Initiatives”, que estimula produzir o mínimo de resíduos e, se estes forem inevitáveis, que sirvam como insumos para outras atividades econômicas, fechando assim o ciclo de produção.

Uma Cidade Verde deve ser concebida desde o seu projeto inicial. Porém, as cidades consolidadas podem também se transformar em uma cidade ambientalmente sustentável desde que adotem os mesmos conceitos como reuso da água, geração de energia localmente, implantar e estimular o uso do transporte público, substituir as fontes de elevado consumo de energia, sempre que possível favorecer o deslocamento a pé ou de bicicleta, etc.

Hoje, o conceito de “Cidade Compacta” ganha cada vez maior acolhida junto aos planejadores urbanos, em contraposição às Cidades Subúrbios, onde as funções urbanas estão concentradas para obter o máximo de eficiência e eficácia. O Habitar, o Trabalhar, o Lazer e a Recreação, o Comprar, o Estudar, estão juntos, sem a necessidade de deslocamentos motorizados.

A Sustentabilidade tem que ser pensada nas suas três dimensões: a Social, a Econômica e a Ambiental. Sempre que se dá ênfase a uma delas, há desequilíbrios. Daí a necessidade de balancear esses conceitos para que uma cidade seja sustentável e, nela morar, seja prazeroso e gratificante (conceito de auto-estima).

Vale sempre lembrar as palavras do teólogo Teilhard de Chardin:

“O futuro pertence aos que dão à próxima geração razões para terem esperança.”

Indicações sobre a experiência de Curitiba

Com seus 1,7 milhão de habitantes, Curitiba localiza-se dentro de uma Região Metropolitana com mais de 3 milhões de moradores.

Porque a cidade é considerada modelo? Porque em sua concepção, mesmo para um núcleo urbano com quase 300 anos, na época, sempre se pensou no Transporte Público como prioridade.

² Resumo da palestra proferida no Seminário “Gestão de Energia para uma Cidade Verde”, realizado em Salvador a 19/05/2008, palestra ilustrada com a apresentação de slides montados para uma reunião em Abu Dhabi, nos Emirados Árabes, que planejam construir uma nova Capital para o país.

Curitiba teve que responder, inicialmente, a duas perguntas fundamentais: Para onde a cidade deverá crescer? Ou seja, qual a estrutura de crescimento desejável para a cidade, então com 450 mil habitantes? A confirmação das tendências do crescimento desordenado iria desfigurá-la totalmente. Assim, optou-se por um crescimento linear induzido, com ênfase no transporte coletivo, associado ao uso do solo e ao sistema viário que, ao longo dos anos se consolidou e descongestionou a área central – até então o centro mais importante de compras e de serviços da cidade.

A segunda pergunta: Qual é o “negócio” da cidade? Ou seja, qual a sua vocação? Que atividades econômicas deveriam ser estimuladas para torná-la econômica e financeiramente sustentável?

A cidade-capital já concentrava atividades do setor público e de estudantes (inclusive do interior do Estado e de outros Estados) que freqüentavam a Universidade Federal do Paraná. Porém faltava maior dinamismo ao setor secundário da economia (o núcleo industrial existente apontava para indústrias tradicionais) e decidiu-se implantar a Cidade Industrial de Curitiba, com a atração de indústrias de transformação e a de eletroeletrônica, com elevado grau de agregação tecnológica, e que hoje é responsável por 250 mil empregos diretos e indiretos na economia curitibana.

É importante ter presente o tripé de desenvolvimento urbano de qualquer cidade: o uso do solo, o transporte de massa e o sistema viário, concebidos segundo uma única diretriz, integrados nas políticas de desenvolvimento econômico, social e ambiental.

Apesar dos mais de 1,7 milhão de habitantes de hoje, Curitiba pode ser associada a uma cidade compacta, na medida em que se desenvolveu planejadamente ao longo dos eixos estruturais, dotados de transporte de massa, de serviços diversificados e habitação. A Cidade Industrial não é um núcleo marginalizado: está integrado ao tecido urbano da cidade. Os bairros populares que surgiram nos 20 últimos anos já estão integrados por transporte de massa, equipamentos sociais e uma estrutura de geração de trabalho e renda.

Curitiba se destaca em relação a outras cidades na economia de combustível consumido pelos automóveis: a disponibilidade de transporte de massa permite uma economia do consumo por veículo da ordem de 20%, se comparado ao consumo verificado em outras cidades de mesmo porte. É importante destacar que, nas cidades, cerca de 70% da emissão de gases que causam o efeito estufa é proveniente dos automóveis.

Portanto, a disponibilidade de redes completas do transporte de massa nas cidades é que possibilitará uma redução drástica nessas emissões e a tornará mais “verde”.

Além disso, redes de ciclovias, áreas de uso exclusivo do pedestre, integração modal entre os meios de transporte e uma política de estacionamentos que penalize o usuário do automóvel contribuem, decisivamente, para que menos pessoas dependam do transporte individual.

Redes completas de metrô demoram muito para serem implantadas e custam muito caro. Um km de metrô chega a custar US\$ 100 milhões; um km de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) custa US\$ 20 milhões, enquanto para um sistema de ônibus (articulado) em pista exclusiva, é de apenas US\$ 2 milhões, com frota e estações. Além disso, um

sistema como este pode ser implantado em 2 anos, contra mais de 5 anos das demais modalidades.

Um ônibus com capacidade para 100 passageiros, trafegando em via comum com outros veículos, transporta X passageiros. Se estiver em pista exclusiva, transporta o dobro. Se for um ônibus articulado, 2,7 vezes mais. Com o uso de estações elevadas (por exemplo, o tubo de embarque) e bilhetagem eletrônica, o acréscimo é de 3,4 vezes. Com um veículo de maior capacidade como o ônibus bi-articulado, mais que quadruplica. Portanto, o que transforma o ônibus em um transporte de massa é o conjunto dessas medidas, complementado com uma racionalização do esquema de operação das linhas. Se for associado ao sistema, um CCO (Centro de Controle Operacional) mais a sincronização semafórica com prioridade para o ônibus, têm-se o que os manuais de transportes no mundo chamam de BRT (Bus Rapid Transit). Quem podia imaginar que uma simples experiência feita em 1974, com ônibus em pistas exclusivas, seria promovida a BRT?

O planejamento urbano também definirá a política de áreas verdes e o aproveitamento do potencial que a natureza oferece. Em certos casos, a ação municipal deverá corrigir agressões que o homem cometeu, degradando o meio ambiente. É o caso, por exemplo, das pedreiras cujo material retirado serviu para pavimentar ruas, construir edificações, conter erosões, etc. Ficou uma cicatriz na paisagem da cidade que merece ser revitalizada, doando-a de novas formas de uso pela população. Em Curitiba, esse conceito possibilitou a construção da Ópera de Arame, da Universidade Livre do Meio Ambiente, do Parque Tanguá, do Anfiteatro ao Ar Livre Paulo Leminski.

Uma Cidade Verde tem que reciclar seus resíduos urbanos. Curitiba foi pioneira no programa Lixo que não é Lixo, no Câmbio Verde, no recolhimento e tratamento do Lixo Industrial e Tóxico.

As ações nas áreas da Educação, da Ação Social e da Saúde colocam a cidade como exemplo de Cidade Saudável. A atuação sobre a educação dos jovens e adultos, o programa de saúde da família e da Mãe Curitibana e, sobretudo, a política de prevenção das doenças, antes que ocorra, através de ações contínuas. Tudo isto envolvendo as diversas áreas da estrutura administrativa municipal, fazendo-as funcionar matricialmente, com muito maior eficiência.

Curitiba ainda está longe da auto-suficiência do ponto de vista energético (energia elétrica) e do abastecimento de água potável. O uso generalizado do chuveiro elétrico, o ainda incipiente reuso das águas servidas (existe legislação específica para isso), bem como o insistente uso do automóvel pelo cidadão, são desafios que os administradores públicos deverão enfrentar com a mesma criatividade e determinação daqueles que, nos anos 70, tiveram a coragem de romper com os paradigmas e a paralisia intelectual que foi, infelizmente, característica de uma fase de nossa história.

O AUTOR



Cássio Taniguchi é natural de Paraguaçu Paulista (S.Paulo), tendo nascido a 30 de outubro de 1941.

Formou-se em engenharia eletrônica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), de São Paulo, tendo, desde logo começado a trabalhar no Paraná, inicialmente na CODEPASR e, mais tarde, na TELEPAR.

Na primeira, na segunda e na terceira gestão de Jaime Lerner, na Prefeitura de Curitiba, respectivamente, 1972/75, 1980/1983 e 1989/1994, exerceu a presidência da Companhia de Urbanização e do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano. Desde então, seu nome acha-se associado a projetos que revolucionaram o perfil da cidade.

Nos anos de 1995 e 1996 foi Secretário de Planejamento e Secretário da Indústria e do Comércio do Paraná. Nesse último ano elegeu-se Prefeito da Cidade, reelegendo-se em 2000 para exercer um segundo mandato (2001/2004).

Presentemente é Secretário de Urbanismo do Distrito Federal.