

Curitiba; voorbeeld voor Paramaribo?

Op 11 maart beginnen de eerste workshops in Curitiba, Brazilië met betrekking tot de Biodiversiteitsconventie. Ook Suriname stuurt een officiële delegatie. Velen zullen zich afvragen waarom in dit onbekende Braziliaanse stadje. De reden is dat Curitiba een van de meest bijzondere steden is in Brazilië en in de wereld. Wat is zo bijzonder aan Curitiba en wat heeft deze bijzonderheid te maken met de biodiversiteitsconventie?

De bewoners van Curitiba zijn van mening dat zij in de beste stad in de wereld wonen en veel mensen daarbuiten zijn het met hen eens. Curitiba heeft 17 nieuwe parken, meer dan 150 km aan fietspaden, overal bomen en een verkeers- en vuilverwerkingssysteem dat functionarissen uit andere steden komen bestuderen. De man die dit alles bewerkstelligde Jaime Lerner had als burgemeester van Curitiba een waarderingcijfer van 92 procent. Voor Lerner is “de stad een structuur die functioneert tussen menselijke nederzettingen en economische activiteit”.

Geschiedenis

Het kleine dorpje Nossa Senhora da Luz e Bom Jesus dos Pinhais werd in 1693 gesticht als een tussenstop voor goudzoekers. Het stadje werd in 1721 omgedoopt in Curitiba door de veehouders die daar waren neergestreken nadat de goudzoekers onverrichterzake waren vertrokken. De eerste leiders van Curitiba stelden al bouwrichtlijnen op, zoals een verbod om teveel bomen om te hakken en de vereiste om keramiek dakpannen te gebruiken in plaats van hout. In 1854 werd Curitiba de officiële hoofdstad van de zuidelijke staat Parana, bekend om zijn Iguazu watervallen bij de grens met Argentinië. Door de bloeiende landbouw in het gebied werden nieuwe inwoners aangetrokken en het stadje begon al snel in omvang toe te nemen en had al een bevolking van rond de 150.000 in de jaren 1940.

Stadsplannen

Om een oplossing te zoeken voor de snelle groei van de stad werd door het stadsbestuur in de jaren 1940 de Franse planoloog en architect Alfred Agache aangetrokken om de groei in goede banen te leiden. Agache breidde het rioleringsstelsel uit en zorgde voor een herinrichting van het verkeer dat de straten van de stad volledig had verstopt. Maar de bevolking bleef verder toenemen en had al in 1960 een aantal van 430.000 bereikt, hiermee hadden de plannen van Agache geen rekening gehouden. Een team van jonge idealistische architecten en planologen van de Federale Universiteit van Parana benaderden het stadsbestuur van Curitiba en wees op de snelle groei van de stad en pleitte voor een betere stadsplanning. Deze groep jonge architecten richtten zich vooral op het milieu en menselijke behoeften en moesten niets hebben van grote gebouwen, winkelcentra en andere showprojecten. De burgemeester schreef daarop een wedstrijd uit voor planningsvoorstellen in 1964. De beste inzendingen werden besproken met de bewoners en de commentaren werden afgegeven aan de architecten met het verzoek een definitief plan te ontwikkelen en implementeren. Hun plan had oplossingen voor uitdijende stadsdelen, verkeer in de binnenstad, het behoud van het historische centrum

en voorzag in makkelijk toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer. Zij borduurden ook voort op het plan van Agache door de creatie van lineaire verkeersaders naar Curitiba, zodat er directe, efficiënte routes de stad in en uit zouden lopen. Hun voorstel werd aangenomen en werd bekend als het Curitiba Master Plan.

Uitvoering van het Masterplan

Jaime Lerner was een van deze architecten en hij werd in 1971 benoemd als burgemeester van Curitiba door de regering van Brazilië. Volgens Lerner “is het belangrijk om een scenario voor te stellen, een idee dat de meerderheid als wenselijk aanneemt, en door de wenselijkheid ervan aan te nemen, kan de uitvoering worden bewerkstelligd”. Het denken van Lerner dat beheerst werd door “klein, goedkoop en participatorisch” paste goed binnen de context van de slechte economische situatie op dat moment. Hij gaf 1,5 miljoen boomzaailingen aan de verschillende wijken om te planten en te verzorgen. Zoals Lerner zegt: “Niets in de architectuur van een stad is beter ontworpen dan een boom.” Hij loste de overstromingsproblemen van de stad op door een waterafvoer te creëren naar meren in de nieuw aangelegde parken. Hij huurde tieners om de parken schoon te houden. Een andere innovatie van Lerner was het organiseren van de straatventers in een mobiele openlucht markt die door de verschillende buurten in de stad circuleert. Hij zegt dat “de informele sector moet worden geïntegreerd in de formele sector”. Bij de voorgestelde creatie van een autovrije zone in de binnenstad ondervond Lerner tegenstand van de winkeliers. Hij stelde daarom een proeftijd voor van 30 dagen. De autovrije zone was zo populair dat winkeliers van andere straten vroegen of hun straat ook kon worden opgenomen in de autovrije zone. De straat nu bekend als de Rua das Flores heeft prachtige tuinen die worden onderhouden door straatkinderen. Heel Brazilië kent het probleem van straatkinderen. Lerner slaagde erin om elke industrie, winkel en instelling een aantal kinderen te laten adopteren waarbij zij de kinderen een dagelijkse maaltijd verschaffen en een klein loon voor simpel tuinonderhoudswerk en kantoorklusjes. Ook voor het afvalprobleem wist deze progressieve burgemeester een oplossing. De burgers in Curitiba scheiden hun afval in slechts twee categorieën: organisch en anorganisch die worden opgehaald door twee soorten vuilophaalwagens. Arme families in krottenwijken die niet bereikt kunnen worden door de vrachtwagens brengen hun vuilniszakken naar buurtcentra, waar zij die zakken kunnen inruilen voor buskaartjes of voor eieren, melk, sinaasappels en aardappelen. Producten die allemaal worden gekocht van in de omtrek gelegen boerderijen. Het afval gaat naar een verwerkingsfaciliteit (die gebouwd is met kringloopmaterialen) waar de werknemers flessen scheiden van blikken en van plastic. De werknemers bestaan uit gehandicapten, recente immigranten en alcoholisten. Gerecycleerde materialen worden verkocht aan lokale industrieën. Piepschuim wordt versnipperd voor het vullen van dekens voor arme mensen. Het recyclingprogramma kost niet meer dan de oude vuilnisbelt, echter de stad is wel schoner, er zijn meer banen, boeren worden gesteund en de arme mensen krijgen voedsel en transport. Twee-derde van het afval in Curitiba wordt gerecycled – een van de hoogste recycleraties van welke stad dan ook in het noorden of het zuiden.

Transportsysteem

Volgens Lerner kan men niet alles tegelijk hebben: metro, auto's, bussen, vooral wanneer zij om dezelfde ruimte vechten. “De auto is als onze mechanische schoonmoeder: we

moeten een goede relatie met haar hebben, maar wij kunnen niet toestaan dat zij ons leven beheerst.” Het transportsysteem is georganiseerd in concentrische cirkels van lokale buslijnen die vervolgens aansluiting geven op vijf lijnen die uitwaaiëren vanuit het centrum van de stad in een spinachtig patroon. Op deze spaakwegen worden mensen vervoerd in bussen met drie compartementen waarin bijna drie honderd passagiers vervoerd kunnen worden. Het vervoer is net zo snel als met een metro, maar de aanlegkosten waren drie keer zo laag. De bussen stoppen bij de “kokerhaltes” van Plexiglas die zijn ontworpen door Lerner. Een passagier betaalt, loopt naar binnen aan een zijde van de koker en komt eruit aan de andere kant. Zo hoeft men niet in de bus te betalen, kan er sneller in- en uitgestapt worden, is wachttijd van de bus minimaal en dus luchtvervuiling minder en het is een afgeschermd plaats voor wachtende passagiers. Hoewel er weinig wordt gewacht, omdat het systeem zo efficiënt is. Ook wordt er weinig vervuild, omdat er gewoonweg geen tijd voor is. Lerner zegt: “Ik heb niets tegen auto’s, het is zelfs zo dat mijn beste vriend eentje heeft”.

Collectieve droom

Jaime Lerner zegt: “Dat er geen nobeler streven is dan de poging een collectieve droom te bereiken. Wanneer een stad de kwaliteit van het leven als mandaat accepteert; wanneer zij de mensen die erin leven respecteert; wanneer de stad het milieu respecteert; wanneer zij zich voorbereidt voor komende generaties, dan delen de mensen de verantwoordelijkheid voor dat mandaat en dat wordt gedeeld, omdat het de enige manier is om die collectieve droom te bereiken.”