

## **Globalização e Internacionalização na Esfera Pública.**

### **AUTORES**

#### **LINEU FRANCISCO DE OLIVEIRA**

Universidade Municipal de São Caetano do Sul - IMES  
lineufo@uol.com.br

#### **ANTONIO CARLOS GIL**

Universidade Municipal de São Caetano do Sul - IMES  
acgil@uol.com.br

#### **DÉRCIA ANTUNES DE SOUZA**

Universidade Municipal de São Caetano do Sul - IMES  
dercia2005@hotmail.com

### **Resumo:**

Com a crescente globalização da economia e com a rapidez com que a informação circula, é absolutamente necessário apostar no conhecimento como forma de sobrevivência. As atividades econômicas associadas à produção e utilização da informação tornaram-se o motor do crescimento econômico nos países desenvolvidos, transformando cada vez mais as dimensões do desenvolvimento e da sociedade. Verificou-se uma alteração do balanceamento entre o conhecimento e outros recursos, o primeiro passou a ser um fator determinante do modo de vida, ultrapassando em grau de importância o fator terra, capital e trabalho. Para os administradores públicos, torna-se necessário apostar na eficiência da máquina do estado adotando programas de qualificação em áreas que sejam estratégicas para a região, na busca de transferência internacional de *Know how*. A troca de experiências, proporciona a criação de bases sustentáveis para um desenvolvimento integral das gerações futuras. A cidade de São Paulo por ser uma megacidade estratégica para a economia brasileira, esta buscando nas experiências internacionais respostas para os mesmos problemas de qualquer grande cidade conforme este artigo pretende demonstrar.

### **Abstract:**

With the growing economy globalization and with the speed with that the information circulates, it is quite necessary to bet in the knowledge as survival form. The economical activities associated to the production and the information use became the motor of the economical growth in the developed countries, transforming more and more the dimensions of the development of the society. An alteration of the swinging was verified between the knowledge and other resources, the first became a decisive factor in the life way, surpassing in degree of importance the factors earth, capital and work appearing the regionalism as city-area grouping. For the public administrators, becomes necessary to bet in the efficiency of the machine of the state adopting qualification programs in areas that are strategic for them, in the search of international transfer of Know how. The change of experiences provides the creation of maintainable bases for an integral development of the future generations. The city of São Paulo for being a strategic megacity for the Brazilian economy, is looking for the international experiences answers for the same problems of any great city as this article intends to demonstrate.

**Palavras-chave:** Estratégia Governamental; Gestão Municipal; Problemas Urbanos.

## 1. Introdução

O processo de globalização, embora irreversível, não trouxe, principalmente para os mais pobres da terra, o que prometeu. Tanto é que Joseph Stiglitz, ex-presidente do FMI e ganhador do Prêmio Nobel de Economia em 2001, afirma que a globalização não trouxe benefícios aos pobres do mundo, não contribuiu para os problemas ambientais nem para a estabilidade da economia mundial (STIGLITZ, 2002, 2006).

Com efeito, a globalização, a despeito de seus inúmeros benefícios, tem contribuído para deixar largas parcelas da população excluídas e marginalizadas. Esses efeitos são mais visíveis nas grandes cidades, que acolhem grandes contingentes populacionais decorrentes da redução da absorção da mão-de-obra agrícola e da deterioração das condições de vida nas áreas rurais. O crescimento urbano desordenado, por sua vez, contribui para que se ampliem as agressões ao meio ambiente. Embora mais visíveis nas cidades dos países subdesenvolvidos, esses problemas aparecem também em cidades dos Estados Unidos, da Europa e do Japão.

Esses fatos representam novos desafios para os governos das grandes cidades. Mas há que se considerar, também, que com o processo de globalização, os estados nacionais sofreram notável redução de sua capacidade de conduzir as clássicas políticas de gerenciamento. Os blocos supranacionais é que de fato coordenam as principais políticas macroeconômicas. Dessa forma, os governos locais vem sendo solicitados a conduzir políticas que anteriormente eram reservadas ao Estado-nação. Tanto é que já em 1996, na Conferência Habitat II, realizada em Istambul, prefeitos de todo o mundo afirmaram a necessidade de reconhecer o papel das autoridades locais, democraticamente eleitas como gestoras e protagonistas dos destinos de cada cidade. Afirmaram também que as autoridades locais devem ser interlocutores internacionais, através de suas redes, estruturas regionais e temáticas e de uma organização unificada representativa.

De fato, as cidades vêm assumindo novas atribuições em áreas como a de geração de renda e de política industrial. Como o capital produtivo é volátil, cabe aos governos locais mostrar a atratividade se sua malha urbana em termos de redução de custos e de implementação de investimentos que garantam a conectividade com a economia mundial de fluxos (WIGMANS, *apud* KLINK, 2001). Por essa razão é que em muitas prefeituras brasileiras vêm sendo constituídos órgãos – geralmente com o status de Secretaria Municipal – incumbidos do estabelecimento de relações internacionais. Por sua vez, o Fórum de Autoridades Locais, integrado ao Fórum Social Mundial (2001), realizado em Porto Alegre, em 2001, elaborou documento em que reconhece o importante papel das cidades na era da globalização como instrumento regulador da lógica implacável do mercado. E acentua que é importante reforçar e construir redes cidadãs em todo o planeta que permitam às cidades intervir em programas de cooperação descentralizada e solidária.

As cidades constituem, portanto, importantes instrumentos para estancar os processos de exclusão, para desenvolver políticas de inclusão social e dar repostas aos problemas da cidadania. Urge, pois, desenvolver processos de capacitação de gestores urbanos que estes possam atuar com a competência requerida pelas novas realidades. É possível pensar em cursos de formação e de aperfeiçoamento e até mesmo em escolas de gestores urbanos. Mas outras iniciativas também são importantes.

Uma importante iniciativa nesse sentido é constituída pelo Centro Barcelona, que é um centro de gestão de conhecimento para a gestão das cidades. É um espaço de reflexão entre

universidade, empresa e administração em relação com o passado, presente e futuro da cidade. Seu ponto de partida é o processo de transformação de Barcelona nos últimos vinte anos e seu objetivo principal é a formalização de um modelo de desenvolvimento e gestão da cidade, assim como a análise de suas alternativas futuras.

Este evento incentivou projetos em outras partes do mundo, inclusive no Brasil. Assim é que se instituiu, em 2005, o Projeto “Aula São Paulo”, iniciativa da Secretaria de Relações Internacionais da Prefeitura Municipal de São Paulo, que vem discutindo questões como a falta de espaços públicos e de áreas verdes, o trânsito e a segurança pública sob o prisma das experiências bem sucedidas em outras partes do mundo.

Experiências como estas devem ser multiplicadas. Mas requer-se também sua avaliação com vistas a torná-las adequadas aos condicionamentos espaciais e temporais. Assim, desenvolveu-se a presente pesquisa, que tem como objetivo analisar a experiência do Projeto “Aula São Paulo”.

## **2. Metodologia**

O presente ensaio é produto de pesquisa de caráter exploratório, já que tem como propósito a análise de um fenômeno pouco conhecido com vistas a proporcionar melhor compreensão do problema, bem como a construção de hipóteses. Procedeu-se, então, à análise de documentos oficiais, textos de palestras, entrevistas e depoimentos de pesquisadores no campo da gestão de cidades, e sobretudo à análise de casos expressivos para estimular a compreensão.

## **3. Análise e discussão dos dados**

Com vistas a organizar os procedimentos de análise, tanto foram estabelecidas sete grandes categorias analíticas: a) revitalização de centros, b) paisagem urbana, c) políticas culturais, d) habitação popular, e) transporte sustentável, f) verde e meio-ambiente, e g) segurança, que correspondem às áreas de atuação do Projeto “Aula São Paulo”.

### **3.1. Revitalização de centros**

Revitalizar centros de uma forma sustentável é um dos principais desafios que ações como o projeto “Aula São Paulo” tem como objetivo. Qualquer pessoa que tenha uma relação com o local é alvo da mudança de percepção que o projeto busca sensibilizar, seja na esfera pública ou entidades regionais da iniciativa privada. Segundo Porter (1999) é preciso perceber todo o potencial existente em um grande centro e buscar propostas que ao invés de distribuir riquezas, promovam ações de criação de riqueza, lançando raízes que irão consolidar os esforços de revitalização.

A cidade de Barcelona enfrentou esse dilema notadamente após a Segunda Guerra Mundial, mas a rigor, após vários períodos de degradação que distanciaram os cidadãos da consciência de preservação do local como um centro de referência. Assim, foram desenvolvidas ações exaustivas como a campanha “Barcelona posa’t guapa” que no período de 1985 a 2005, buscou a adesão maciça da população, de empresários e da imprensa. Essa campanha, além de recuperar a auto-estima da cidade, já produziu a restauração de 600 prédios, mais de 5 mil fachadas e mais de 22.000 ações locais, com o objetivo de revigorar a paixão pela cidade reacendendo o orgulho de pertencer e se identificar com o local. (AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, 2007).

A população de Barcelona ao adotar a campanha e revigorar a paixão pela cidade incorporou àquilo que Kotler, Haider e Rein (1993) denominam marketing estratégico de um local. De

fato, como qualquer outro produto, as cidades e as regiões também podem e devem ser vendidas. Assim, para que determinado lugar tenha sucesso é preciso saber interpretar o meio envolvente, perceber as necessidades e os comportamentos dos intervenientes, construir uma visão realista de como um lugar pode vir a ser, elaborar um plano que concretize essa visão, construir uma organização consensual e efetiva e avaliar continuamente as etapas já concretizadas.

Essa experiência que transformou a capital da Catalunha de porto industrial em potência turística e referência de arquitetura, inspirou a Prefeitura de São Paulo, com a criação da Lei Cidade Limpa, (LORES, 2007) que sugere como primeira ação, recuperar o que o outdoor esconde, expondo as fachadas, cabos e fiação ensinando a cidade a ver o que esta errado e antes estava coberto pela publicidade.

Empresas particulares com projetos estratégicos arrojados tendem a se antecipar, às ações do Poder Público. É o caso da empresa norte-americana Matrix Exhibits, do setor de mostruários para feiras comerciais, que se instalou no centro de Atlanta, ao perceber uma vantagem competitiva na sua localização a apenas seis minutos do Atlanta World Congress Center, o maior espaço para exposições da cidade. Com essa ação, passou a oferecer aos seus clientes um tempo de resposta mais curto, além de se beneficiar dos alugueis mais baixos para os espaços dos depósitos, PORTER (1999).

Ações individuais como a apresentada acima, podem ser incentivadas pela esfera governamental com redução de até 50% em impostos. É o caso da iniciativa da cidade do México na criação de zonas comerciais em grandes centros, ao transformar uma área invadida pelo comércio ambulante de eletrônicos, softwares, computadores, etc... em parques industriais de alta tecnologia. Assim, foram convidadas empresas de telecomunicações e fábricas de softwares, para ocupar a área em troca de incentivos fiscais. (SECRETARIA FINANZAS, 2004).

Essas experiências – assim como a de Barcelona – influenciaram na criação do projeto Nova Luz. Projeto esse que envolve uma área de comércio ambulante de produtos tecnológicos localizada na Rua Santa Efigênia, e que contribui para criar opções de moradias e preserva o patrimônio arquitetônico. A área envolvida com cerca de 2,25 milhões de metros quadrados, já conta com legislação de incentivos fiscais, reuniões com entidades regionais e ações de fiscalização em uma região que após 30 anos de descaso, ganhou o apelido de Cracolândia. (PREFEITURA SÃO PAULO, 2007a).

Da análise dessas experiências depreende-se que projetos de revitalização de centros históricos, devem ser projetos compartilhados entre entidades públicas, privadas e entidades representativas da sociedade civil. Esse conjunto de atores se apoiados e incentivados por ações públicas, tendem a criar uma união de esforços e influenciar a percepção de toda sociedade, de tal modo que os envolvidos tenham orgulho de fazer parte do processo de revitalização e lançar raízes que consolidem os esforços de revitalização.

### **3.2. Paisagem urbana**

A paisagem urbana pode ser entendida como cenário a nossa volta, que representa as transformações ocorridas, com todas as marcas e memórias deixadas pela natureza e pelas ações do homem. Com efeito uma cidade em que as pessoas deixam suas marcas e características, simplesmente ao realizarem suas atividades, já que não são simples espectadores, faz parte do espetáculo, LYNCH (1960). A paisagem de uma cidade é, pois “o

cruzamento entre diferentes espaços e tempos, entre diversos suportes e tipos de imagem” (PEIXOTO, 2004, p. 13).

São Paulo por ser uma cidade com muitos anos de história, traz essa característica de ação do tempo pela natureza e pelo homem. Nos anos 1920 o comércio de artigos de luxo como camisas, artigos femininos, armarinho e alfaiatarias, se estabeleceu no centro da cidade. A crise mundial de 1929 não afetou os ramos de armarinho, a ponto de esse setor registrar uma concentração de 1.530 estabelecimentos no ano de 1933. Por ser um ramo que movimenta maior capital, tende a se estabelecer na praça central da cidade e o pequeno comércio de alimentos e bebidas se instala nos arredores, nos bairros populares de classe média, definindo, portanto a geografia e o retrato da imagem do comércio da cidade (DEAECTO, 2002).

Essas características e detalhes históricos existentes na paisagem de uma cidade caracterizando-se como paisagem urbana, constituem mais um dos objetos de troca de experiências com o qual o “Aula São Paulo” busca despertar o sentimento de reviver e descobrir nos detalhes, toda a trajetória das pessoas que de algum modo influenciaram e escreveram a paisagem que hoje contemplamos.

Buscar experiências externas, mais uma vez nos leva à cidade de Barcelona, onde durante a campanha de conscientização um dos principais objetivos foi o de procurar símbolos nos detalhes urbanos. Vários elementos foram recolhidos e catalogados, como inscrições, imagens ou qualquer detalhe que com o passar dos anos, se tornaram referência para a população, como um semáforo dos anos 40, um relógio ou uma inscrição numa fachada. Uma vez catalogados, procurou-se despertar o sentimento de “conhecer para preservar”. Foram criadas as rotas de paisagem, disponibilizando itinerários culturais de divulgação do patrimônio arquitetônico da cidade e estimulando a sua manutenção e conservação, como também a rota do modernismo, um caminho pelos principais exemplos de arquitetura modernista na cidade (DIMESNSTEIN, 2006).

Assim as experiências de recuperação de calçadas em Buenos Aires, em Bogotá, em Londres, em Nova Iorque e em Paris, que mudam e revigoram a imagem da cidade, o projeto “Aula São Paulo” também se volta para os espaços de circulação. A rua Avanhandava no bairro da Consolação, cravada em um pólo gastronômico, hoteleiro e um antigo reduto de artistas em São Paulo, passou por obras como resultado de uma cooperação entre o órgão público e representações locais recuperando o ladrilho da rua e da calçada., mudando a imagem para as cerca de 50 mil pessoas ao mês que circulam pelo local. O interesse em despertar a visibilidade e parcerias estabeleceu esse projeto como exemplo e símbolo do que é possível fazer em um centro recuperado.(COSTA, MEROLA, CALDAS, 2007).

Analisando os documentos, relatos e experiências aplicadas, constata-se que a clareza na captura do espaço e conseqüente mudança na paisagem urbana, não decorrem de uma ação ou esforço individualizado. Ao contrario, também é uma união de parcerias, resgate de interesses, sensações e sentimentos mais fortes ligados ao desenvolvimento da cidade, com adaptação às novas exigências e características dos registros históricos que o tempo se encarrega de deixar como marcas de sua ação.

### **3.3. Políticas culturais**

Uma agenda cada vez mais presente nas ações dos poderes públicos municipais é o referente às políticas culturais. Estas políticas têm como propósito promover as manifestações da criatividade local e comunitária, bem como aprofundar os laços de associação entre os

municípios. A rigor, as políticas culturais constituem um poderoso instrumento para melhorar a qualidade de vida da população, pois o acesso aos bens culturais pode até mesmo ser considerado como indicador de desenvolvimento humano e comunitário.

A diversidade cultural vem sendo cada vez mais estimulada e aperfeiçoada nas grandes cidades. O que se justifica, pois a cidade deve ser um lugar apropriado para exercer a cidadania plena. (CARVALHO e BRAGA, 2007). Além disso, as atividades culturais estimulam o turismo, contribuindo para a criação de mecanismos de sustentabilidade.

Um programa expressivo de política cultural pode ser encontrado na Prefeitura de Bogotá, capital da Colômbia. Em 1988, com o apoio do Ministério da Cultura, esta prefeitura instituiu o Dia do Patrimônio, evento que permitiu aos cidadãos a entrada gratuita aos museus e aos teatros de Bogotá. Como desenvolvimento dessa ação, em 1999, a prefeitura instituiu o Programa “*Siga, esta es su casa*”, com a finalidade de dar aos moradores da cidade a oportunidade de desfrutar de seus bens culturais e de se tornarem parte integrante da cidade e da cultura. Trata-se, portanto, de um programa que contribui para a melhora da qualidade de vida das pessoas, mediante a aproximação da história, da arte e da cultura.

O *Siga, esta es su casa* é um programa de entrada gratuita, que ocorre no último domingo de cada mês no horário das 10h às 16h. As visitas ocorrem em museus e teatros da capital colombiana onde todos os moradores e visitantes da cidade participam deste evento cultural com o auxílio de guias turísticos. Atualmente, este programa conta com a participação de 35 museus e casas de exibição. Alguns destes lugares permitem a entrada gratuita do público, e outros oferecem promoções que somente podem ser desfrutadas durante as jornadas previstas para este programa. As pessoas que participam do programa podem percorrer os museus de toda a cidade e, de certa forma, viajar ao longo de toda a história, desde a época pré-colombiana, passando pela Colônia e chegando à República.

A Prefeitura de São Paulo (2007b) também instituiu um programa que apresenta alguma similaridade com o *Siga, esta es su casa*. Trata-se do Turismetrô, iniciado em 2006, em parceria com a Companhia do Metropolitano de São Paulo. Este programa tem por finalidade permitir aos moradores e visitantes o conhecimento dos principais pontos turísticos da cidade a um baixo custo e de maneira divertida. Seu objetivo é, portanto, o de reforçar o caráter turístico e cultural de São Paulo, conhecida principalmente por sua vocação para o turismo de negócios e eventos. Essas atividades ocorrem aos sábados e domingos com duas saídas diárias, normalmente no horário das 9h as 14h. Trata-se, ainda de um programa modesto, pois embora apresente cinco roteiros diferentes com guias bilíngües, cada um deles atende a no máximo 25 pessoas.

Cabe considerar que São Paulo recebe por ano 7,5 milhões de turistas. A maioria vem à cidade para fazer negócios. De fato, a capital paulista é um monumental local de opções turísticas. Só o turismo de negócios proporciona mais de 45 mil eventos por ano (HOLTZ, 2007).

### **3.4. Habitação popular**

A moradia é fator primordial para todas as pessoas é a garantia de cidadania e de dignidade humana. Para a população de baixa renda a habitação torna-se uma questão muito complexa, já que seu equacionamento envolve muitos condicionantes de ordem econômica e política. Assim, a falta de moradia ou a moradia precária são problemas tanto do ponto de vista físico e espacial quanto social e econômico que merecem maior atenção por parte das autoridades.

Nas grandes cidades as favelas constituem hoje tipo de moradia destinado a uma grande fatia da população, constituída principalmente por aquelas pessoas com condições precárias de emprego. Muitas delas estão localizadas em áreas de perigo, de alto risco de enchentes, desabamentos e incêndios, além de todos os outros problemas decorrentes de uma ocupação irregular e precária, como falta de saneamento básico.

Visando propiciar melhores condições de vida à população moradora nas periferias, algumas cidades da Europa procuraram urbanizar estes locais levando toda infra-estrutura para tal. Assim, em Copenhagen, capital da Dinamarca, no distrito residencial Ishøjs, foi realizado um projeto de habitação popular, planejado para 5000 habitantes. Foi construído nas décadas de 50 e 60 para promover espaço de qualidade de vida para as pessoas de favelas do centro decadente. O Estado subsidiou a construção inteira do projeto, visando encontrar rapidamente uma solução social para os problemas emergentes. (FRUITS, 2005).

Uma importância experiência de revitalização de bairros pode ser encontrada em Berlin, no distrito Marzahn-Hellersdorf, onde 250.000 pessoas vivem hoje em habitações padronizadas, numa área que cobre aproximadamente 60 km<sup>2</sup>. Este distrito foi construído para resolver a crise de habitação causada pelos estragos da Segunda Guerra Mundial, e pelas movimentações de residentes do campo para a cidade. A indústria da construção planejou a ocupação de grandes extensões de terra próximas de Berlin, o que incluiu diversas vilas pequenas, com casas-padrão em um curto espaço de tempo. O projeto central de distribuição de moradias permitiu que pessoas de diferentes grupos sociais morassem próximas, garantindo uma maior mistura social. Com a queda do muro de Berlin, em 1989, milhares de pessoas que residiam em distritos residenciais do setor oriental e se mudaram para a antiga Berlin Ocidental. Foi aí que surgiu a idéia de construção conservacionista: dismantelar edifícios vagos e construir uma nova cidade densa e baixa, usando os mesmos elementos, e portanto, comprimindo os espaços abertos que separam os edifícios restantes. (FRUITS, 2005).

Outra experiência foi desenvolvida em meados dos anos setenta e durante a década seguinte, em Madri, na Espanha, que transformou a periferia do sudeste, na qual reside a população menos favorecida. Foram erradicados os assentamentos de sub-habitação (favelas e moradia pública em ruína), que haviam crescido nas décadas precedentes, fruto da forte imigração rural experimentada nos anos cinquenta e sessenta. O processo de remodelação urbana teve um impacto sobre 30 bairros muito diferentes entre si, com um total de 39.000 moradias construídas para uma população de cerca de 150.000 pessoas. Com esse processo, Madri passou a contar com bairros afastados bastante integrados no contínuo urbano, com qualidade habitacional. (FRUITS, 2005).

A Prefeitura de São Paulo também conta com um programa que tem como foco a urbanização e a regularização fundiária de áreas degradadas, ocupadas desordenadamente e sem infraestrutura. É o Projeto de Urbanização de Favelas com Verticalização (PROVER), conhecido como *Projeto CINGAPURA*: um conjunto de investimentos orientados a política habitacional que tem como objetivo urbanizar favelas e áreas degradadas, com a construção de prédios a fim de eliminar as áreas de risco e transformar as favelas em bairros (PEREIRA, 2003).

A ação do Projeto Cingapura envolve a implantação e melhoria dos sistemas de saneamento básico, adução de água e eliminação dos dejetos de esgotos, instalação de redes de energia elétrica e iluminação pública, tratamento das vias e construção de guias e sarjetas, implantação de coletas de lixo. Este projeto foi criado em 1993 e visava atender, ao final de

72 meses, meio milhão de pessoas, ou seja, 92 mil famílias, através da construção de 30 mil unidades habitacionais e melhorias urbanísticas para 62 mil famílias, atingindo no total 243 núcleos de favelas (PEREIRA, 2001). Com esse projeto prevê-se a urbanização e a integração das favelas à estrutura dos bairros existentes, minorando os efeitos negativos advindos da condição precária das favelas deixarão de existir, gerando e promovendo a valorização tanto dos imóveis da favela como das áreas circunvizinhas” (ALMEIDA, 1999 *apud* ABIKO e SILVA, 2003).

### **3.5. Transporte sustentável**

O problema dos transportes é um dos mais visíveis nas grandes cidades. E não é de hoje. Antes da Era Cristã, no Império Romano, Júlio César já estabelecera lei restringindo a movimentação no centro da cidade, banindo o *“tráfego de rodas depois do amanhecer e antes da décima hora do dia no centro de Roma, exceção feita para casos especiais de transporte de materiais para templos religiosos ou trabalhos públicos”* (HUMPHREY, 2003, p.436).

Diante da velocidade nas transações e fluxo de informações, cabos submarinos, telefones e telégrafos que provocaram grandes transformações, constata-se que além da informação, o transporte de mercadorias e pessoas, tornou-se um referencial determinante e causador de problemas nas grandes cidades (DEAECTO, 2002).

Com a necessidade cada vez maior de transporte, surge nos grandes centros o veículo, que com o passar dos anos virou um incômodo para os preservadores das cidades. As ruas com estacionamentos, shopping centers, teatros e vários locais de concentração pública, fizeram os planejadores urbanos, concentrar esforços na busca por soluções para os congestionamentos e novos locais para estacionar, sem no entanto preocuparem em responder e solucionar problemas de como prover o transporte urbano sem destruir o correlato uso do solo, complexo e concentrado. (JACOBS, 2000).

Boa parte dos transportes que usamos se move com a queima de combustíveis fósseis como a gasolina e óleo diesel, lançando gases tóxicos na atmosfera. Por consequência, a grande concentração de veículos automotores nas grandes cidades causa danos ambientais de natureza global (efeito estufa), além de provocar doenças em pessoas que diariamente são submetidas a essa poluição. Com efeito, na conclusão da conferência realizada pela Organização para Cooperação Econômica e Desenvolvimento (OCDE) foi considerado que *“Transporte sustentável é alcançado quando as necessidades de acesso de pessoas, serviços, e bens são satisfeitos sem produzir dano permanente para o ambiente global, prejuízos aos ambientes locais, e injustiça social [...]”* (OECD, 1996, p. 56).

O controle da poluição implica custos por parte de entidades públicas, tanto com a necessidade de investimentos para análises atmosféricas, quanto com a saúde pública devido à necessidade de atendimento às pessoas vítimas de irritações e sintomas da poluição. Manter o direito de ir e vir e ao mesmo tempo diminuir a poluição tornou-se portanto, um desafio para os governantes das principais cidades mundiais. Assim o “Aula São Paulo”, apresenta casos como o das cidades de Melbourne e de Bogotá, que buscaram retirar os carros do centro da cidade e melhorar as ciclovias e os transportes públicos. Já a cidade de Barcelona, adotou um conjunto de ações, denominado “modelo de mobilidade”, que apesar das restrições ao uso do carro privado, não o declara inimigo, entendendo a sua importância para a sociedade.

Encontram-se outras experiências internacionais, como as relatadas pela Comissão Econômica e Social para a Ásia e Pacífico que ocorreu em 2003 na sede das Nações Unidas,



sob o título de “Cidades e Desenvolvimento Sustentável – Lições e experiências da Ásia e Pacífico”. Baseada na iniciativa da cidade de Kitakyushu no Japão, visa encorajar os governos promovendo seminários temáticos e reuniões para promover a cooperação interurbana. Apesar do aumento do nível de consciência, nove das principais cidades no mundo, com os níveis mais altos de poluição do ar, se localizam na Ásia e em seis delas o sistema de transporte é a fonte principal de poluição com os níveis mais altos de dióxido de enxofre, além de cidades industriais na China que dependem do carvão também um forte poluidor (UNESCAP, 2003).

Ações da Prefeitura de São Paulo como o controle das emissões de gases nos veículos públicos, iniciada em 2005 e que se tornará obrigatória para os 5,6 milhões de veículos licenciados na cidade (FOLHA DE SÃO PAULO, 2007), são ações relatadas no documento acima, semelhantes às desenvolvidas por outras cidades asiáticas.

Constata-se também que no item de transporte sustentável, outras experiências foram usadas em grandes centros, além das listadas no “Aula São Paulo”. Inclusive na cidade de São Paulo foram adotadas algumas dessas experiências. Constata-se ainda, que experiências de sustentabilidade estão contribuindo para a conscientização dos governantes em muitas das grandes cidades mundiais, graças a essa troca de informações sobre experiências bem sucedidas.

### **3.6. Verde e meio ambiente**

Quando se fala na preservação do meio-ambiente logo se pensa em organismos internacionais elaborando documentos como o Painel Intergovernamental sobre Mudança Climática, a Convenção Marco sobre Mudança Climática e o Protocolo de Kyoto. Mas não se pode esquecer que a preservação do meio-ambiente começa em casa. Por essa razão é que importante papel é conferido aos governos locais.

São muitas as áreas de intervenção das municipalidades em relação ao meio-ambiente. Assim, o Projeto “Aula São Paulo” ressalta os esforços pela restauração do rio Cheonggyecheon, em Seul, capital da Coreia. Os quase seis quilômetros de leito do rio renasceram por conta da remoção do cimento que cobria seu curso, edificado como parte dos esforços de industrialização levados adiante pelo governo nos últimos cinquenta anos. E está nos planos da prefeitura desenvolver esta área como o Centro Financeiro do nordeste asiático (HYUN-JOO, 2007).

Mas a Seul, que é capital do país mais industrializado do sudeste asiático apresenta muitos outros problemas ambientais, como o dos enormes congestionamentos que afugentam os estrangeiros da cidade. Uma medida tomada pelo Governo Metropolitano de Seul é a reforma do sistema metropolitano de transporte. O governo aumentou os serviços de ônibus de acordo com as demandas das rotas e o tornou mais fácil e barato para os passageiros fazer transferências entre ônibus e metrô. Outra medida do Governo Metropolitano, foi o encorajamento dos motoristas a não se dirigirem ao trabalho uma vez por semana, com o estabelecimento de uma penalidade chamada “taxa de congestionamento”.

A cidade de Toronto, no Canadá, é mundialmente conhecida por suas políticas bem-sucedidas na área do meio ambiente (TORONTO, 2007). Uma de suas boas práticas é constituída pelo *Guia Verde da Cidade*, que promove uma fonte única de informações sobre todas as organizações e atividades que envolvem questões ambientais da cidade. As agências envolvidas são descritas no guia, direcionando os cidadãos para os lugares certos onde poderão se informar melhor sobre os programas e iniciativas que mais os interessam. Os

projetos e instituições ligados a temas como ar limpo, água mais pura, cuidados com o ambiente, melhores usos da energia, parques e áreas naturais, desperdício e reciclagem, transporte sustentável, e suas questões específicas, são disponibilizados de forma organizada no guia (TORONTO, 2006).

Outro importante projeto desenvolvido em Toronto é a *Parceria para Melhores Edifícios e Programa de Construções de Melhores Edifícios*, parceria público-privada que promove e implementa a renovação de edifícios industriais, comerciais, institucionais e multi-residenciais, e de seus equipamentos, potencializando a eficiência no uso da energia. Este programa apóia os proprietários na modernização de seus edifícios, envolvendo a renovação do equipamento de ventilação e do sistema de aquecimento e ar-condicionado, o emprego de técnicas que permitem a utilização de energia alternativa e substituição de combustíveis, renovação do sistema de encanamento, aquecimento e uso da água, e da iluminação externa e interna. Os resultados já são significativos: uma redução de mais de 180.000 toneladas por ano de CO<sub>2</sub> emitidas na atmosfera, além de um impacto na economia de mais de US\$ 137 milhões por ano, bem como a criação de milhares de empregos.

Um importante projeto da Prefeitura de São Paulo é a Universidade Aberta do Meio Ambiente e da Cultura de Paz, que considerou outras experiências de Universidades Abertas ou Livres, como a Universidad Libre del Ambiente, em Córdoba – Argentina; a U-Peace de Costa Rica; a Universidad Libre de Cataluña, na Espanha e o Schumacher College, na Inglaterra. É um projeto da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, que opera por meio de parcerias e que pretende constituir-se como instituição pública e em rede que seja, a um tempo, um elemento aglutinador e potencializador de iniciativas já existentes e um ponto de disseminação pública de informações, conhecimentos e experiências sobre educação ambiental e para a paz na Cidade de São Paulo.

### **3.7. Segurança**

Os aspectos relacionados à segurança estão entre os mais relevantes no processo de revitalização das cidades. Até mesmo porque constitui um dos itens mais freqüentemente citados nas pesquisas de opinião acerca dos problemas urbanos, tendo obtido maior popularidade após o desenvolvimento das ações vinculadas ao programa *Tolerância Zero* que teve lugar em Nova York.

No estágio atual de desenvolvimento tecnológico, é perfeitamente possível reduzir drasticamente, a intensidade de acidentes e aumentar o nível de segurança das pessoas. O próprio termo segurança deixou de se relacionar com policiamento. A segurança envolve setores da esfera pública e privada, sendo reconhecida como dever do estado, direito e ao mesmo tempo responsabilidade de cada membro da sociedade, cujo objetivo é o de melhorar a qualidade de vida do cidadão. A propósito, cabe considerar a definição de segurança proposta pelo “United States Public Health Service (USPHS): “*valor assimilado durante a vida e modificado pelos prejuízos, estados funcionais, percepções e oportunidades sociais, influenciadas por doença, dano, tratamento ou posição*” (FRANK-STROMBORG e OLSEN, 2004).

Desenvolvimento sustentado, proteção ambiental e a redução de acidentes, devem se somar à ação de prevenção da esfera pública, visando a melhora do bem estar social e qualidade de vida da população. Até mesmo porque a *Declaração universal dos direitos humanos* (1948), estabelece que (ONU, 1948):

*Toda pessoa tem direito à vida, à liberdade e à segurança pessoal (Artigo 3.);*

.....  
*Toda pessoa, como membro da sociedade, tem direito à segurança social e à realização, pelo esforço nacional, pela cooperação internacional e de acordo com a organização e recursos de cada Estado, dos direitos econômicos, sociais e culturais indispensáveis à sua dignidade e ao livre desenvolvimento da sua personalidade (Artigo 22).*

A questão da segurança é vital. Se a esfera pública não ocupa os espaços físicos e aumenta a percepção de presença para com as pessoas, verifica-se o surgimento de poderes paralelos. Tanto é que se assiste à crescente organização de grupos ligados a operações de tráfico de drogas, pirataria e prostituição que proliferam pelos grandes centros, dividindo territórios, provocando perdas de vidas humanas, perda de vida cultural e perdas de atividades urbanas na cidade. A ponto de se tornar possível tratar da distinção intergrupos, que ocorre pela referência territorial, e de uma identidade territorial que passa a definir a inserção de uma facção (SILVA e BARBOSA, 2006).

Marcar presença territorial é uma questão de ocupação de espaço e contribui para melhorar a percepção de segurança que o poder público precisa buscar. No “Aula São Paulo” encontra-se exemplo de ação realizada na cidade de Joanesburgo, que bem representa a ocupação de espaço. A polícia metropolitana colocou câmeras de monitoramento nos pontos de maior índice de criminalidade, intensificou a ação de policiais uniformizados e criou ações de cooperação com outros órgãos públicos. Esta ação, além de despertar uma sensação de segurança na população, mudou a percepção do policial em relação à sua performance e conduta. Em pesquisa realizada em 2004, 70% dos respondentes de um total de 580 oficiais de polícia, disseram ter sentido uma melhora em seu atendimento em relação ao ano anterior e 60% desses acreditam ser devido ao novo sistema de trabalho que os ajudou (BRUCE, NEWHAM, e MASUKU, 2007).

O “Aula São Paulo” apresenta outra experiência na área de segurança, realizada na cidade de Bogotá, onde o objetivo girou em torno da incorporação da cultura cidadã, com um conjunto de ações conduzindo ao reconhecimento dos direitos e deveres dos cidadãos. Ações como cartões de aprovação e reprovação de atitudes, mímicas nas faixas de trânsito para motoristas infratores, apresentação de boletins de violência e delinquência, policiais formadores de cidadãos, polícia comunitária dentre outras, buscaram fortalecer os vínculos do cidadão para com o seu entorno comunitário.

A Prefeitura de São Paulo, fazendo uso dessas experiências internacionais, implantou em julho de 2006 uma central de monitoramento, com seis monitores de plasma de 42 polegadas e câmeras de segurança dando agilidade no combate ao crime. A área central conta com 35 câmeras eletrônicas em 94 ruas de vários pontos da cidade, destacando entre as principais ocorrências o consumo de drogas e acidentes de trânsito. Trabalhando com um índice de 15% de redução nos registros de ocorrências na região central da cidade, o projeto começou a funcionar com apoio da iniciativa privada, com a doação dos equipamentos e um convênio com a Polícia Militar para comunicação via rádio para troca de informações (PREFEITURA SÃO PAULO, 2007c).

Buscando ainda a aplicação de soluções consagradas, em 7 de junho de 2007 foi assinado o Decreto Municipal 48.421 que regulamenta a Lei 13.671 de 26 de Novembro de 2003, que

define para a Secretaria Municipal de Saúde a responsabilidade das informações no banco de dados chamado de Programa de Informações sobre Vitimas de Violência (PIVV). As informações contidas no banco, serão encaminhadas para o Governo do Estado, além de servir de base para ações da Prefeitura (PREFEITURA SÃO PAULO, 2007d).

Constata-se que no aspecto segurança, esta sendo estruturada a base para a criação de convênios, acordos e campanhas que poderão contribuir para o posicionamento do poder público e entidades regionais em busca de uma melhora na qualidade de vida e conseqüente sensação de segurança com ações já consagradas internacionalmente.

#### **4. Conclusão**

À medida que as grandes cidades vão se tornando cidades globais passam a requerer novas formas de gestão. Muito embora seus dirigentes tenham que levar em consideração a cultura local e conseqüentemente as especificidades de cada cidade, não mais tem como ignorar o que ocorre em outros centros urbanos. Até mesmo porque essas cidades encontram-se virtualmente ligadas entre si. Muitos dos problemas que afligem os moradores das grandes cidades, como transporte, poluição, habitação, segurança e exclusão social, são a rigor problemas globais. Sua gênese é muito semelhante. Conseqüentemente, as medidas para saná-los também o serão.

A iniciativa do Centro Barcelona já é reconhecida como uma das mais importantes experiências mundiais no que se refere à geração de conhecimento para a gestão das cidades. Assim, o Projeto “Aula São Paulo”, que se desenvolveu com fundamento na iniciativa catalã, pode ser visto como significativa promessa na constituição de espaço para discussão dos grandes problemas metropolitanos. O intercâmbio de informações e a adoção de medidas que “já deram certo lá fora” podem se constituir em valiosos elementos para a recuperação, revitalização e desenvolvimento da capital paulista. E à medida que esta iniciativa se difunde, poderá representar também contribuição para outras cidades.

Requer-se, no entanto, a concessão de maiores incentivos a esta experiência. Não apenas de parte do Poder Público Municipal, mas também de outras instâncias de poder, bem como dos múltiplos segmentos da sociedade civil. Embora o Projeto seja de âmbito municipal, requer-se também, para o seu sucesso, que ele leve em consideração os anseios e também as contribuições dos outros municípios que integram a Região Metropolitana da Grande São Paulo. Até mesmo porque em alguns desses subúrbios é que se efetivaram alguns dos mais criativos arranjos em prol da gestão das cidades-região, como é o caso do Consórcio Intermunicipal do Grande ABC, da Câmara Regional do Grande ABC, do Fórum da Cidadania do Grande ABC e da Agência de Desenvolvimento do Grande ABC.

Cabe, portanto, lutar pelo aprimoramento desse Projeto. A municipalidade certamente será cobrada já em 2008, quando em São Paulo estiverem ocorrendo as conferências da Urban Age, organizada pela London School of Economics, da Inglaterra, e pela Alfred Herrhausn Society, da Alemanha, que reúne prefeitos, arquitetos, urbanistas e especialistas de todo o mundo para discutir o futuro dos grandes centros urbanos.

#### **Referências**

ABIKO, A. K.; SILVA, J. S. Aspectos ambientais em favelas urbanizadas: o caso da comunidade sete de setembro. *In*: ENECS - Encontro nacional sobre edificações e

comunidades sustentáveis, III., 2003. **Anais...** Disponível em: <<http://www.pcc.usp.br/alkabiko/artigos/PaperENECS2003SustentabilidadeAmbientaFavelasUrbanizadas.pdf>>. Acesso em: 11 jun. 2007

AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, **Barcelona, posa't guapa**. Disponível em: <[http://www.bcn.es/habitatge/esp/reh\\_bcn\\_que.shtml](http://www.bcn.es/habitatge/esp/reh_bcn_que.shtml)> Acesso em: 01 Abr. 2007.

BRUCE, David.; NEWHAM, Gareth.; MASUKU, Themba. **An assessment of the South African police service**. Centre for Study of Violence and Reconciliation, 2007. Disponível em: <<http://www.csvr.org.za/papers/papsaps.pdf>>. Acesso em: 01 jun. 2007.

CARVALHO, Pompeu Figueiredo.; BRAGA, Roberto. **Cidade: espaço da cidadania**. Disponível em: <<http://www.rc.unesp.br/igce/planejamento/publicacoes/TextosPDF/rbraga11.pdf>>. Acesso em: 09 jun. 2007.

COSTA, Neide.; MEROLA, Daniele.; CALDAS, Clarice. **Nova avanhandava: rua torna-se símbolo do centro recuperado**. Prefeitura de São Paulo, 2007. Disponível em: <[http://portal.prefeitura.sp.gov.br/noticias/sec/deficiencia\\_mobilidade\\_reduzida/2007/01/0001](http://portal.prefeitura.sp.gov.br/noticias/sec/deficiencia_mobilidade_reduzida/2007/01/0001)>. Acesso em: 03 maio 2007.

DEAECTO, Marisa M. **Comércio e vida urbana na cidade de São Paulo 1889 1930**. São Paulo: Senac, 2002.

DIMESNSTEIN, Gilberto. A paisagem urbana, um ponto de encontro. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 13 jan. 2006. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dimenstein/noticias/gd130106.htm>>. Acesso em: 22 mar. 2007.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Prefeitura inicia inspeção em ônibus fretados**. São Paulo, 25 maio 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2505200722.htm>>. Acesso em: 09 jun. 2007.

FÓRUM SOCIAL MUNDIAL. **Fórum de autoridades locais – Carta de Porto Alegre**. Porto Alegre: 2001.

FRANK-STROMBORG, Marilyn.; OLSEN, Sharon J. **Instruments for clinical healthcare research**. New York: IE-Jones and Bartlet, 2004.

FRUITS, of Optimism. ENITUSKUNST, v.41/42, 2005. Disponível em: <[http://www.ehituskunst.ee/en/12/4142/tonu\\_laigu\\_fruits\\_o](http://www.ehituskunst.ee/en/12/4142/tonu_laigu_fruits_o)>. Acesso em 13 jun. 2007

HOLTZ, Isabel. **Viajando pelo Brasil**. Disponível em: <<http://www.verdeamarelo.com.ar/boletines/boletin19.htm>>. Acesso em: 08 jun. 2007.

HUMPHREY, John W. **Greek and roman technology**. Routledge (EUA): 2003.  
HYUN-JOO, Jin. **Seul descobre que cuidar do meio-ambiente pode trazer benefícios econômicos**. 2007. Disponível em: <<http://www.aulasaopaulo.com.br/verdeemioambiente5.htm>>. Acesso em: 13 jun. 2007.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KLINK, Jeroen Johannes. **A cidade-região: regionalismo e reestruturação no Grande ABC Paulista**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

KOTLER, Philip.; HAIDER, Donald.; REIN, Irving. **Marketing places. attracting investment, industry, and tourism to cities, states, and nations**. Nova Iorque: Free Press, 1993.

LORES, Raul J. É preciso recuperar o que outdoor escondia. **Folha de São Paulo**. São Paulo: 21 maio 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/brasil/fc2105200721.htm>>. Acesso em: 21 fev. 2007.

LYNCH, Kevin. **The image of the city**. Massachusetts: MIT Press, 1960.

OECD – Organisation for Economic Cooperation and Development. **Towards sustainable transportation**. The Vancouver Conference. Vancouver: March 1996. Disponível em: <<http://www.oecd.org/dataoecd/28/54/2396815.pdf>>. Acesso em: 09 jun. 2007.

ONU – Organização das Nações Unidas. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Assembléia Geral das Nações Unidas em 10 de dezembro de 1948. New York: ONU, 1948. Disponível em: <[http://www.mj.gov.br/sedh/ct/legis\\_intern/ddh\\_bib\\_inter\\_universal.htm](http://www.mj.gov.br/sedh/ct/legis_intern/ddh_bib_inter_universal.htm)>. Acesso em: 10 jun.2007.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens urbanas**. São Paulo: Senac, 2004.

PEREIRA, Priscila Maria Santiago. **Intervenção habitacional em favelas no município de São Paulo através do Projeto Cingapura: o Conjunto Zaki Narchi**. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

PEREIRA, Priscila Maria Santiago. **Projeto cingapura da Prefeitura de São Paulo: o Conjunto Habitacional Zaki Narchi**. São Paulo: 2003. Disponível em: <<http://publicacoes.pcc.usp.br/PDF/BT309.pdf>>. Acesso em: 11 jun.2007.

PORTER, Michael E. **Competição – estratégias competitivas essenciais**. São Paulo; Harvard Business School, 1999.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Centro da cidade de São Paulo**. São Paulo: 2007a. Disponível em: <[http://centrosp.prefeitura.sp.gov.br/projetos/novaluz\\_fiscalizacao.php](http://centrosp.prefeitura.sp.gov.br/projetos/novaluz_fiscalizacao.php)>. Acesso em: 04 jun. 2007.

\_\_\_\_\_. **Turismetrô atinge visitantes de 15 Estados brasileiros e 37 países em outubro/2006**. São Paulo: 2007b. Disponível em: <<http://www.cidadedesaopaulo.com/noticias.asp?idMat=641>>. Acesso em: 08 jun. 2007.

\_\_\_\_\_. **Câmeras de segurança dão mais agilidade no combate ao crime**. São Paulo: 2007c. Disponível em: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a\\_cidade/noticias/index.php?p=14757](http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=14757). Acesso em: 12 jun. 2007.

\_\_\_\_\_. **Decreto N° 48.421 de 07 de junho de 2007**. São Paulo: 2007d. Disponível em: <[http://200.211.3.173/doflash/prototipo/2007/Junho/07/cidade/pdf/pg\\_0001.pdf](http://200.211.3.173/doflash/prototipo/2007/Junho/07/cidade/pdf/pg_0001.pdf)>. Acesso em: 12 jun. 2007.

SECRETARIA FINANZAS. **Ciudad de México**. Disponível em: <<http://www.finanzas.df.gob.mx/documentos/quintoInformeTrabajo.html>>. Acesso em: 04 jun. 2007.

SILVA, Jailson de Souza.; BARBOSA, Jorge Luiz. **Favela, alegria e dor na cidade**. São Paulo: SENAC, 2006.

STIGLITZ, Joseph E. **Globalization and its discontents**. New York: Norton, 2002.

STIGLITZ, Joseph E. **Making globalization work**. New York: Norton, 2006.

TORONTO. **Better Buildings Partnership**. Disponível em: <<http://www.toronto.ca/bbp/index.htm>>. Acesso em: 13 jun. 2007.

TORONTO. **The city of Toronto Green Guide: your directory of environment projects and programs**. Toronto (Canadá): 2006. Disponível em: <<http://www.toronto.ca/greenguide>>. Acesso em: 13 jun.2007.

UNESCAP – United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. **Cities and sustainable development**. New York: United Nations, 2003. Disponível em: <[http://www.unescap.org/esd/publications/Cities\\_Development.pdf](http://www.unescap.org/esd/publications/Cities_Development.pdf)>. Acesso em: 09 jun. 2007.