

Cooperação transnacional entre municípios da Europa e da América Latina: promovendo a governança local para a sustentabilidade através das redes de cidades URB-AL

RAINER ROTHFUSS

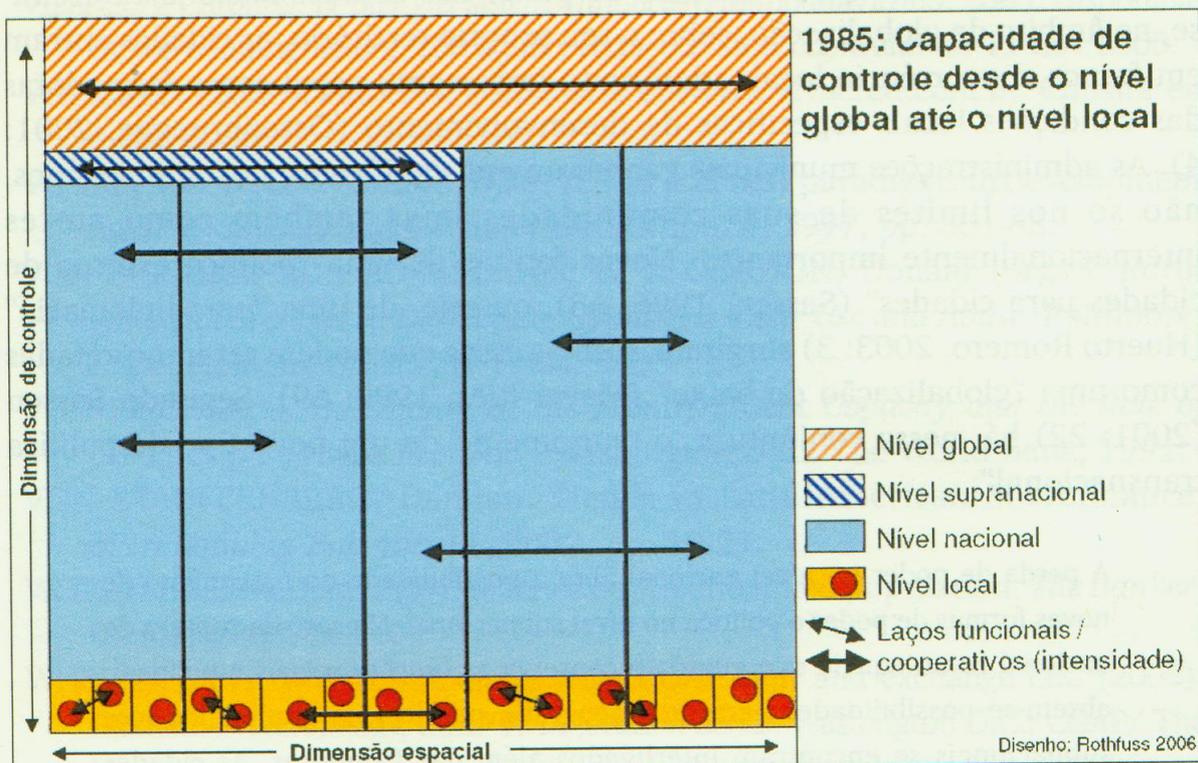
1. *Rescaling of politics*: A globalização de relações municipais

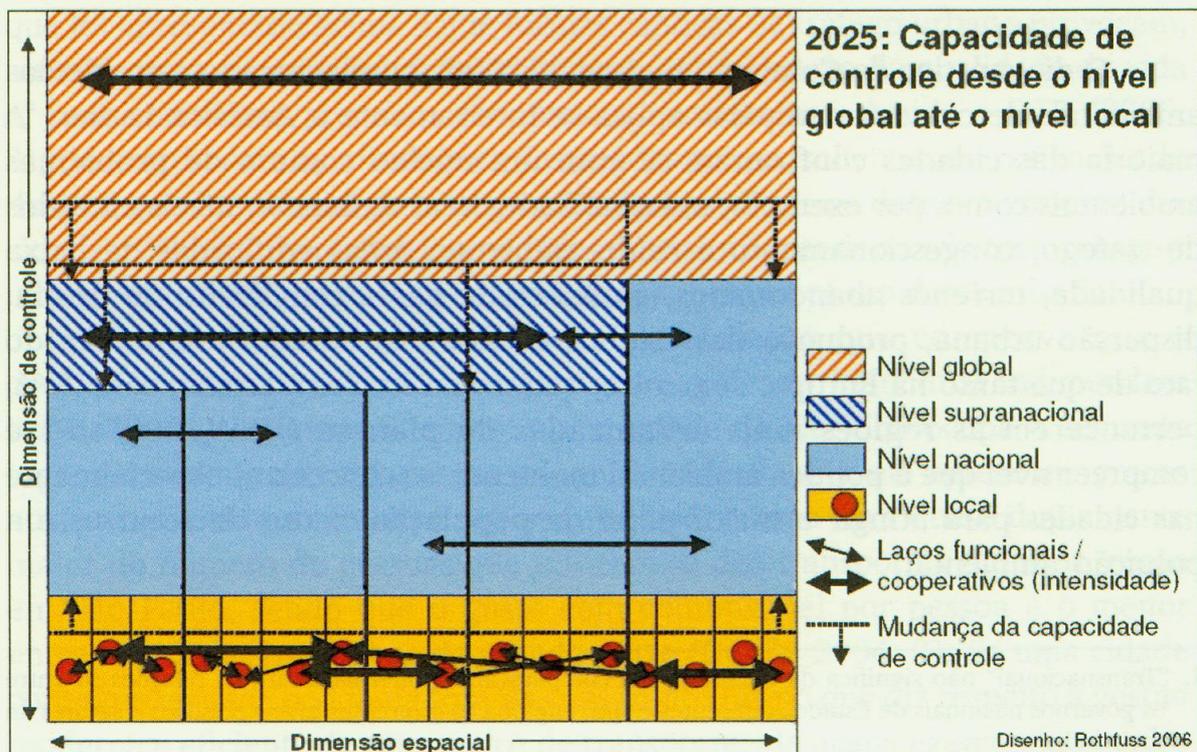
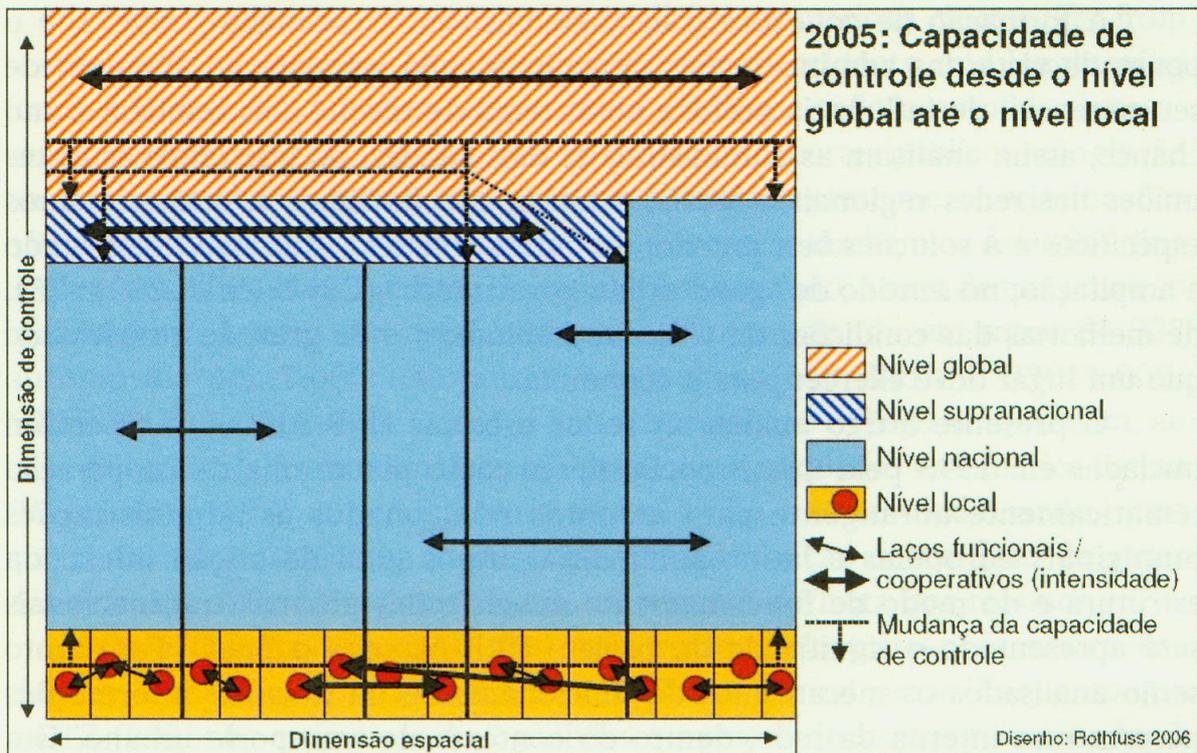
Na medida em que o controle do poder dos Estados nacionais estreita-se, no âmbito da globalização, sobre o seu próprio território, as cidades entram em franca concorrência local, adquirindo importante papel como formadoras das condições locais específicas de desenvolvimento (Ossenbruegge, 2001: 4). As administrações municipais ganharam em significado, nos últimos anos, não só nos limites de suas comunidades, mas também como atores internacionalmente importantes. Novas formas de uma “política externa de cidades para cidades” (Sassen, 1996: 68), ou seja, de uma “paradiplomacia” (Huerto Romero, 2003: 3) surgiram, formas essas que podem ser interpretadas como uma “globalização de baixo” (Mayer-Ries, 1999: 69). Segundo Sassen (2001: 22) há, nessa conjuntura, o “surgimento de um novo tipo de política transnacional”:

A perda de poder no nível nacional abre a possibilidade do nascimento de novas formas de poder e política no nível subnacional. No caso da ruptura do nacional como aquele que guarda e conserva as funções sociais e políticas, abrem-se possibilidades para uma geografia política, na qual os espaços subnacionais se encontram interligados além das fronteiras. As cidades executam, nessa nova geografia, um papel fundamental.

Para a ampliação da articulação de interesses frente aos níveis nacionais, supranacionais, passando pelo nível global se faz necessário o engajamento de administrações municipais, orientadas no passado quase totalmente à escala local, no âmbito internacional, bem como das associações nacionais, regionais e globais. Swyngedouw (2004: 33) classifica essa estratégia como “rescaling of politics” e afirma, em relação aos atores locais, assim como às cidades que “scalar political strategies are actively mobilised as parts of strategies of empowerment”. Esses processos de modificação, ainda não completados e tendo que ser observados a longo prazo, transformam estruturas no que diz respeito à formação do poder, favorecendo o mesmo nos níveis globais, supranacionais e locais e provocando o efeito oposto aos Estados nacionais. Os já citados processos mudam fundamentalmente o campo de forças e a constelação de atores no processo de desenvolvimento (ver quadro 1-3).

Quadro 1-3: Modificações em relação à formação do poder dos níveis locais e regionais no processo de desenvolvimento





A formação de conexões transnacionais¹ em crescimento serve, sob o ponto de vista das administrações municipais, não somente ao aumento de seu potencial de influência política no sistema de níveis, mas também como chance, assim analisam as administrações das cidades, no que tange às fortes uniões nas redes regionais e locais, a um acesso facilitado a conhecimentos específicos e a soluções *best practice* de outras cidades. Tudo isso objetivando a ampliação, no sentido de “good urban governance” (Coy & Zirkl, 2001: 75), de melhorias das condições de vida dos habitantes e do grau de atratividade que um lugar deve exercer para a economia.

O presente artigo analisa as redes urbanas URB-AL, as quais foram iniciadas em 1995 pela Comissão Européia como plataforma de cooperação tematicamente abrangente para assuntos relacionados às administrações municipais européias e latino-americanas. Após uma descrição inicial da estrutura e do modo de funcionamento dessas redes urbanas transnacionais será apresentado o significado do projeto URB-AL para o Brasil. Para tanto serão analisados os mecanismos de funcionamento da troca de informações na estrutura interna da rede, dentro do contexto do transporte urbano. Isto será mostrado no marco de um estudo de caso de uma cidade-membro da rede URB-AL “Controle da Mobilidade Urbana”, situada no sul do Brasil.

1.1 Problemas urbanos do meio ambiente na América Latina

O diagnóstico da Comissão Européia (2006: 3) relacionado a problemas ambientais de cidades européias aplica-se inteiramente à América Latina: “A maioria das cidades confrontam-se com um núcleo comum de problemas ambientais como, por exemplo, má qualidade do ar ambiente, níveis elevados de tráfego, congestionamento e ruído ambiente, áreas edificadas de baixa qualidade, terrenos abandonados, emissões de gases com efeito de estufa, dispersão urbana, produção de resíduos e efluentes líquidos”. Em vista do fato de que tanto na Europa, com 74%, quanto na América Latina, com 76%, pertencerem às regiões mais urbanizadas do planeta (DSW, 2005: 9) é compreensível que a política ambiental tenha que se concentrar especialmente nas cidades para atingir a maior parte da população, o uso de recursos e a poluição ambiental.

1. “Transnacional” não significa de imediato, em comparação a “internacional”, as relações só entre os governos nacionais de Estados diferentes e sim, engloba os diferentes níveis políticos e setores da sociedade.

Figueroa (1996: 127) afirma que “all Latin American cities suffer from severe traffic congestion, air pollution, too many accidents, and lengthening journey times”. Na América Latina, como em quase todo o mundo, observa-se, em muitas cidades, a diminuição no uso de transportes públicos em relação ao número total de veículos, enquanto que as taxas de crescimento relacionadas a veículos privados cresce em demasia, o que acontece também na Ásia (Sperling & Claussen, 2004: 11). Em Belo Horizonte, por exemplo, a taxa de motorização individual já atingiu um nível bastante elevado, estando em torno de 327 automóveis por 1.000 habitantes (comparado com Berlim: 330/1.000; METROPOLIS, 2005: 55). Desde já há muitos anos, o tráfego se apresenta, ao lado da indústria, como o maior poluidor do ar das cidades na América Latina (Wehrhahn, 1993: 86). A presente situação não está se modificando, visto que o avanço de modernas tecnologias de diminuição da emissão de gases dos veículos corre paralelamente ao crescimento da frota dos mesmos.

Os problemas, os quais são ocasionados pelo tráfego excessivo das cidades, ultrapassam, no entanto, a poluição ambiental *per se*. Enquanto que a GTZ (2005: 8) estima ser de 2 milhões o número de mortes relacionadas à poluição do ar, foi feito um estudo na cidade de Santiago de Chile, o qual nos fornece os seguintes números: o total dos custos do tráfego, diretos e externalizados corresponde a 27,5% do produto social bruto da metrópole regional (Zegras, 1997, citado em Wright, 2001: 3p.). O que se conclui com o que foi apresentado acima é que formas caóticas de tráfego urbano provocam, além de uma enorme poluição ambiental, a diminuição da qualidade de vida e, para completar, prejuízos econômicos exorbitantes. Assim, a GTZ (2005: 3), de acordo com as afirmações destacadas acima, salienta que o significado de uma gestão racional do tráfego é fundamental para o desenvolvimento das cidades: “The future of developing cities crucially depends on whether transport infrastructure will be able to master the challenges of rapid urbanisation”.

Curitiba, no sul do Brasil, é um exemplo que comprova que o desenvolvimento econômico e o transporte privado individual independem um do outro. Ao mesmo tempo que a cidade de Curitiba ocupa o segundo lugar no ranking das cidades mais motorizadas do país, ela apresenta, graças ao seu conhecido e moderno sistema rodoviário uma taxa quase duplamente maior do número de pessoas que utilizam-se dos transportes públicos, como em São Paulo, sendo que o gasto com combustível por pessoa é o menor entre as cidades brasileiras de grande porte (Golub, 2004: 3). Se uma cidade consegue ter uma boa fama fora de suas fronteiras no que diz respeito à gestão moderna e eficiente de seus meios de transporte, ela acaba exercendo um alto

grau de atratividade no que diz respeito à sua localização. Conseqüentemente, sua posição sobe na competição globalizada entre localidades. É um investimento que, sem dúvida, vale a pena, o qual pode ser incentivado através da difusão de soluções inovadoras na área em questão, com a ajuda de redes urbanas transnacionais.

2. O programa URB-AL: Redes de cidades como plataforma transnacional para a difusão de medidas inovadoras de uma política urbana sustentável

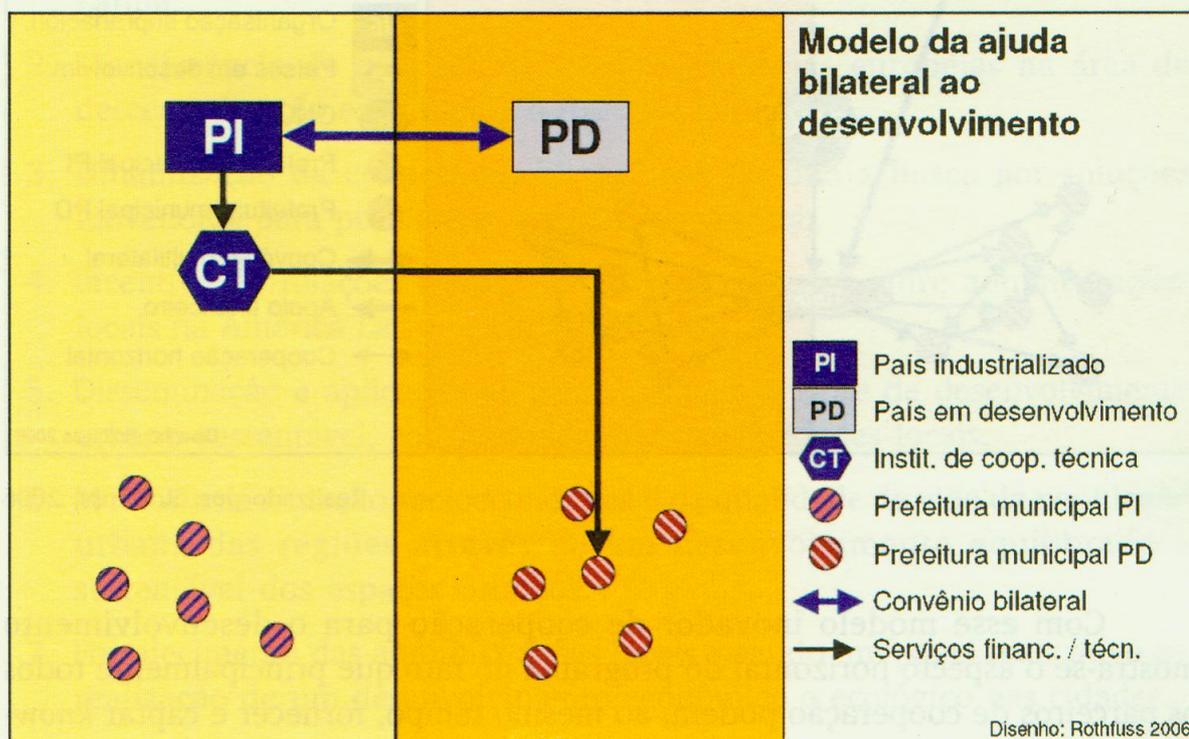
Em vista do alto grau de urbanização tanto na Europa quanto na América Latina e seu incontestável significado interligado a princípios inovadores no que tange a um desenvolvimento urbano social e ambiental, a União Européia deliberou, no ano de 1995, o programa URB-AL a fim de construir a conexão inter-regional de administrações municipais. Após 10 anos, o número de cidades européias e latino-americanas abrangidas pelo programa se encontra em torno de 1.200, reunidas em 13 redes temáticas que se conectam com os questionamentos direcionados ao desenvolvimento através do espaço urbano de cada uma (ver gráfico 6). Até o término de 2005 formaram de 5 até 15 parceiros, dentro dessa rede de cidades, 165 sub-redes, as quais realizam “projetos em comum”,² com a finalidade de resolver problemas concretos de desenvolvimento urbano. O objetivo desses projetos é o trabalho em conjunto a fim de se chegar a soluções inovadoras na área da política administrativa de municípios, as quais devem ser transmitidas, espalhadas, adaptadas e postas em funcionamento.

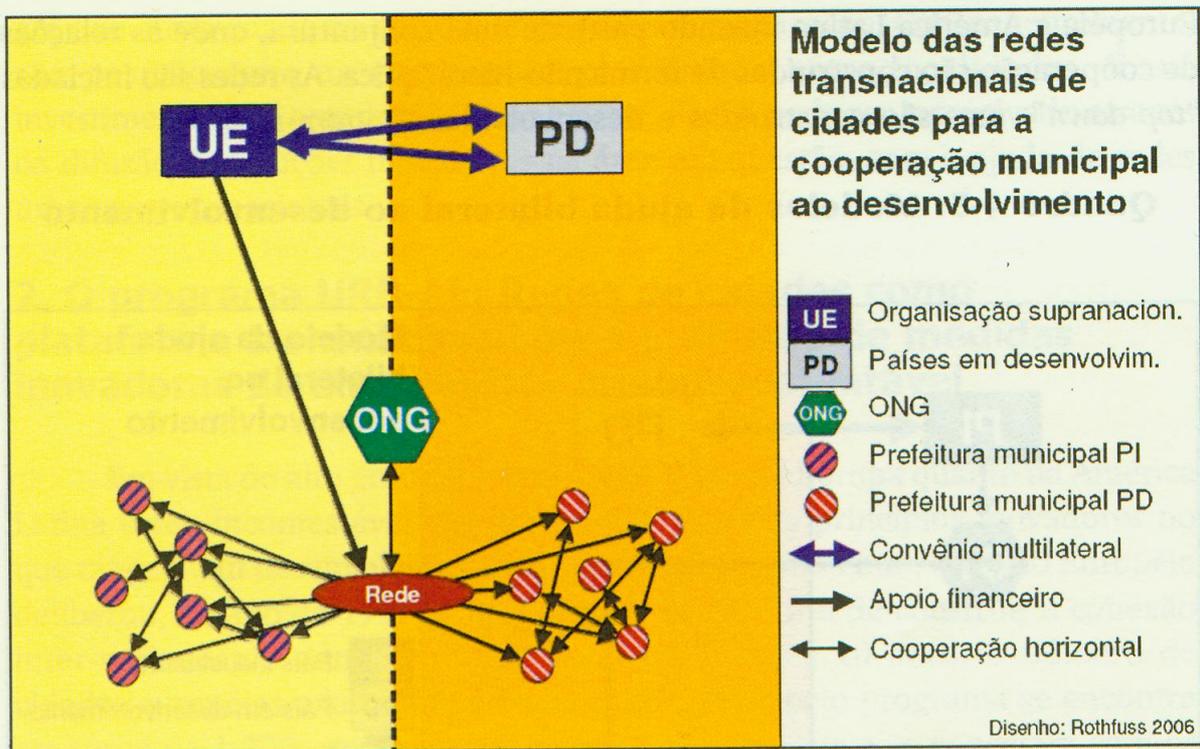
Em contraposição à cooperação de desenvolvimento convencional, os “programas horizontais para uma cooperação descentralizada” desenvolvidos pela União Européia deixam a rua de mão-única das transferências de *know-how* Norte-Sul. Com os seus “programas regionais” para a América Latina, a União Européia aparece como ator supranacional, o qual simplesmente define o marco geral do programa com relação aos temas e às regras de organização e finanças. Nesse âmbito encontram-se os atores locais dos Estados da União

2. Em relação às quotas de incentivo, de 70% os projetos em comum do tipo A (intercâmbio de experiências, transferência de *best practice* e elaboração de soluções inovadoras para problemas de desenvolvimento urbano) recebem, no máximo, 250.000• e os do tipo B (implementação modelo de soluções dos projetos A), 800.000•.

Européia e América Latina fazendo parte de uma conjuntura, onde as relações de cooperação são construídas de forma não-hierárquica. As redes são iniciadas “top-down”, mas são construídas e desenvolvidas “bottom-up”.

Quadro 4-5: Modelos da ajuda bilateral ao desenvolvimento





Realizado por: Rothfuss, 2006

Com esse modelo inovador de cooperação para o desenvolvimento mostra-se o aspecto horizontal do programa no fato que principalmente todos os parceiros de cooperação podem, ao mesmo tempo, fornecer e captar *know-how*. Em vez da convencional ajuda de desenvolvimento, observada por suas principais características, como o eixo Norte-Sul, pelo qual flui o conhecimento, é feito, no âmbito dos projetos comuns, um intercâmbio segundo o princípio *corrente contrária*, no qual o parceiro, de acordo com a situação em questão, pode atuar mais como fornecedor ou captador de conhecimentos específicos.

O componente descentralizado subsiste, já que o citado programa não é, com respeito à sua organização, centralizado, pois o mesmo não se encontra exclusivamente sob a tutela da Comissão Européia e sim através das instituições locais que participam das redes (no caso do programa URB-AL, as prefeituras municipais, que coordenam tanto as menores redes dos projetos em comum, quanto as redes temáticas superiores).

Os objetivos políticos de integração e desenvolvimento, que são perseguidos pela Comissão Européia juntamente com as redes de cidades URB-AL na América Latina, vão desde o nível macro de intensificação e consolidação do processo de integração inter-regional, conforme à visão de

uma “parceria estratégica” (Comissão Européia, 2005) entre Europa e América Latina, até o nível micro de fortalecimento das administrações municipais no processo de desenvolvimento local (Groote & Caballeros, 2004: 13; Comissão Européia, 1996: 2; EuropeAid, 2001: 3).

1. Intensificação da cooperação sul-sul e da integração regional da América Latina.
2. Transferência de conhecimentos e experiências européias na área de descentralização estatal para a América Latina.
3. Dinamização da cooperação bi-regional visando a busca por soluções inovadoras para problemas urbanos em comum.
4. Incentivo de relações novas, diretas e duradouras entre administrações locais na América Latina e União Européia.
5. Disseminação e aplicação de exemplos *best practice* de desenvolvimento urbano sustentável, considerando as especificidades locais.
6. Melhoria da situação socioeconômica e da qualidade de vida da população urbana das regiões através de um desenvolvimento equilibrado e sustentável dos espaços urbanos.
7. Fortalecimento das administrações locais visando um papel mais ativo na realização de um desenvolvimento econômico e ecológico nas cidades.
8. Incentivo dos trabalhos de cooperação entre administrações públicas e população local, como por exemplo, sob a forma de organizações da sociedade civil.
9. *Capacity building* a favor das administrações municipais através da troca de conhecimentos e experiências.
10. Fortalecimento da competência de cidades de pequeno e médio porte, considerando seus esforços de internacionalização.

2.1 Estrutura e funções das redes de cidades URB-AL

A orientação relacionada às necessidades do parceiro da rede e do *ownership* local deve ser assegurada através da transferência de partes integrantes da responsabilidade pelo acompanhamento organizatório das redes do projeto em cidades da América Latina e Europa para os atores municipais.

A Comissão Europeia, representada pelo “Serviço de Cooperação EuropeAid”, adquire uma posição de destaque no que tange às redes de cidades. Ela define o financiamento do programa³ e, com o auxílio de um time de cinco especialistas latino-americanos e europeus, os temas a serem trabalhados para uma cooperação inter-regional das cidades. Depois da realização de uma concorrência pública na qual foram selecionadas 13 cidades coordenadoras para as diferentes redes temáticas (ver gráfico 6), foram organizadas, a partir de 1997, extensas redes de cidades com 150 a 250 membros. Para se tornar membro integral era necessário, em princípio, pertencer às administrações das regiões e das cidades selecionadas dos 18 países latino-americanos e dos 15 Estados membros da União Europeia. Além disso outras parcerias foram integradas nas redes, os chamados “sócios externos”. Esses são compostos por universidades, firmas e organizações não-governamentais que possuem conhecimentos específicos a fim de acrescentar respostas às perguntas ligadas ao desenvolvimento das cidades. Os coordenadores das redes organizaram, durante os três anos de coordenação incentivada pela União Europeia, três encontros anuais. Os membros das redes encontraram-se a fim de trocar mais diretamente experiências e conhecimentos específicos, além de cuidar do desenvolvimento em comum de idéias para projetos de cooperação.

2. O financiamento foi de 14 milhões de euros para a fase URB-AL I (1996-2000) e aumentou para 50 milhões de euros na fase URB-AL II (2001-2006).

Gráfico 6 As 13 redes temáticas de cidades do programa URB-AL

Fase URB-AL I	Fase URB-AL II
<ol style="list-style-type: none"> 1. Drogas nas cidades; Municipalidad de Santiago, Chile 2. Conservação dos contextos históricos urbanos; Província di Vicenza, Itália 3. A democracia nas cidades; Ville d'Issy-les-Moulineaux, França 4. A cidade como promotora do desenvolvimento econômico; Ayuntamiento de Madrid, Espanha 5. Políticas sociais urbanas; Intendencia Municipal de Montevideo, Uruguai 6. Meio ambiente urbano; Ayuntamiento de Málaga, Espanha 7. Gestão e controle da urbanização; Intendencia Municipal de Rosario, Argentina 8. Controle da mobilidade urbana; Capital de Estado Stuttgart, Alemanha 9. Financiamento local e orçamento participativo; Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Brasil 	<div style="text-align: center;">  </div> <ol style="list-style-type: none"> 10. Luta contra a pobreza urbana; Prefeitura Municipal de São Paulo, Brasil 11. <i>Moradia na cidade – não ativo</i> 12. Promoção das mulheres nas instâncias de decisão locais; Diputación Provincial de Barcelona, Espanha 12. Cidade e sociedade de informação; Cidade Hanseática de Bremen, Alemanha 13. Segurança do cidadão na cidade; Municipalidad de Valparaíso, Chile

Fonte: Rothfuss, 2005: 255.

Um total de 1.200 cidades e 400 parceiros externos dos 33 Estados da Europa e América Latina pertencentes ao programa aderiram às redes de cidades URB-AL. Já que alguns parceiros participaram, ao mesmo tempo, de várias redes temáticas, as administrações das cidades chegaram a uma participação nas redes de quase 2.500 (Europa-38%, América Latina-62%) e os parceiros externos a aproximadamente 650 (Europa-42%, América Latina-58%). As cidades latino-americanas, cerca de 750 diferentes, constituem cerca de 5% sobre os 15.000 municípios e sobre 50% da população total (529,4 milhões; DSW, 2005: 8) do total de 18 Estados latino-americanos envolvidos no programa. Com isso o programa URB-AL atingiu uma alta densidade da rede urbana na região, incluindo aí quase todas as grandes cidades. Porém, devido ao orçamento do programa que limita-se a 64 milhões de euros por um espaço

de tempo de 10 anos,⁴ somente uma pequena parcela dos membros da rede pôde ser beneficiada pelo aprofundamento das relações de cooperação no âmbito dos projetos comuns. Assim, somente 26% de todas as cidades-membro da rede “Controle da Mobilidade Urbana”, coordenada por Stuttgart, fizeram parte dos projetos em comum.

Até o fim de 2005 foram aprovados, nas 13 redes de cidades européias e latino-americanas, 165 projetos comuns com mais de 1.500 cidades participantes e sócios externos de 32 Estados da Europa e da América Latina, dos quais cerca de 100 já foram terminados. Como exemplos serão citados abaixo 5 projetos da rede de Stuttgart “Controle da Mobilidade Urbana”:⁵

- Integração do planejamento urbano e de transporte. Coordenação: Arequipa, Peru
- Incentivo nos transportes públicos nas grandes metrópoles. Madrid, Espanha
- Integração da bicicleta no planejamento do tráfego. Utrecht, Holanda
- Incentivo da segurança de trânsito. Treviso, Itália
- Transportes públicos adaptados a deficientes. Cartagena, Colômbia

Visto que o acesso às redes de projetos inseridas no programa URB-AL efetuou-se sem o apoio específico para os parceiros em desvantagem financeira, de pessoal, geográfica ou idiomática, nos projetos em comum, as pequenas administrações urbanas, e países pouco desenvolvidos e não tão bem-integrados regionalmente, foram pouco representados, o que resultou numa clara assimetria da arquitetura da rede. Na América Latina, os países do Cone Sul ocuparam clara posição de dominância nas redes de cidades, enquanto que os países caribenhos, assim como a Guiana e o Suriname, desconsiderando os objetivos da integração regional, ficaram, por motivos administrativos da Comissão Européia, excluídos do programa.⁶ Do lado europeu dois países, Espanha e Itália, se destacaram por sua intensa participação no programa.

4. Enquanto que a Comissão Européia coloca à disposição cerca de 1,19 euros anualmente por habitante no âmbito dos programas INTERREG, o programa URB-AL tem que se contentar com apenas 0,9 centavos de um euro anuais por habitante, ou seja, 132 vezes menos.

5. Para maiores informações sobre o projeto acessar: www.stuttgart.de/europa/urb-al-al/

6. A causa encontra-se em um “antagonismo histórico” (Gratius, 2003: 42) pelo qual estes países recebem os seus incentivos de uma linha orçamentaria específica para os Estados da África, do Caribe e do Pacífico (ACP), do Fundo Europeu de Desenvolvimento (FED).

Esse destaque, em parte favorecido pelas semelhanças culturais entre os países em questão e a América Latina, pode ser medido através de estatísticas. Um terço da coordenação das redes temáticas do programa inteiro, quase a metade de todas as coordenações dos projetos, cerca de um quarto da participação em projetos e um quarto de todos os membros das redes de cidades é o que nos mostra o intenso engajamento da Espanha e da Itália no programa em pauta. Posto que o envolvimento de países da Europa central e do norte foi inexpressivo, as verbas e os meios de incentivo do programa destinadas à Europa foram em cerca de 80% para os países citados acima (Ugarte & Vergara, 2006: 47).

3. Cidades brasileiras no programa URB-AL: *Integration of the fittest?*

A América Latina é a região com as maiores diferenças sociais do mundo. No caso do Brasil esse problema se apresenta ainda mais agudo: 47% da renda nacional encontram-se não mãos dos bem situados 20% da população, enquanto que os 20% mais pobres retêm somente 2,3% do total (Kohlhepp, 2003: 38).⁷ As tensões sociais bloqueiam o imenso potencial de desenvolvimento do poderoso país chamado pelo governo alemão de “país-âncora” (Wieczorek-Zeul, 2005: 204) para acentuar a sua importância global. Essas tensões acabam por se reproduzir em violência e conflitos latentes em um espaço social fragmentado nas cidades, assim como nas e entre as mais diferentes regiões do país (Coy & Zirkl, 2001: 77; Kohlhepp, 2003: 14-39). O Brasil possui, dessa forma, enormes disparidades regionais de origem socioeconômica (citado: 17) e reproduz, com isso, dentro do país e até mesmo dentro de algumas cidades, diferenças impressionantes de desenvolvimento no espectro geral de todos os países latino-americanos. Enquanto que no sul do país, no Estado do Rio Grande do Sul, o índice de desenvolvimento humano (HDI) é de 0,869, estando mesmo acima do medido na Argentina, que ocupa o topo na América Latina, com 0,863, observa-se no Estado do Piauí (0,534), no nordeste brasileiro, um índice comparável ao do Haiti (0,475) (citado: 39; UNDP, 2005: 219). As discrepâncias são, se comparadas aos 25 países membros

7. Em toda a América Latina os valores de igualdade respectivos, em torno de 54,2%, ou seja, 4,7%, mostram uma distribuição desigual claramente menor (UNDP, 2004: 44).

da União Européia, três vezes maiores (diferença no HDI de 0,335 comparado com 0,113; trabalho já citado). Os brasileiros denominam, ocasionalmente, seu país de “Belíndia”, demonstrando com isso as enormes diferenças sócio-econômicas, assim como a fragmentação regional do Brasil, já que Belíndia seria uma mistura de características de dois países que não poderiam ser mais diferentes: Bélgica e Índia (Kohlhepp, 2003: 39).

Especialmente nas cidades que crescem assustadoramente há décadas, nas quais vivem 81% da população brasileira (DSW, 2005: 9), é no espaço que se manifestam de maneira bastante concentrada os maiores desafios nas áreas sociais, econômica, política e ecológica. É o patamar da política comunal que não pode mais delegar os problemas latentes do país a segundo plano e sim, apesar de poucos recursos financeiros,⁸ trabalhar com a população local em cima de soluções concretas, sob a forma de um diálogo aberto, através de um, se for possível, programa eficiente e inovador de gestão. Algumas cidades brasileiras conquistaram excelente fama nesse aspecto, como é o caso de Porto Alegre. Essa cidade possui, desde 1989 a concepção do “orçamento participativo” (Coy & Zirkl, 2001: 82). A cidade de Curitiba é um outro exemplo de semelhante sucesso, já que implementou, no ano de 1971, o sistema de ônibus conhecido no mundo inteiro chamado de “Bus Rapid Transit” (BRT), o qual possui faixas exclusivas para ônibus (Golub, 2004: 4) exportado para, além da América Latina, América do Norte, Europa e Ásia. Nesse sentido, as cidades brasileiras do sul do país estão preparadas para um intercâmbio de mesmo nível com os seus parceiros europeus do programa URB-AL. Essa cidades, podem assumir a qualidade de tutoras de outras cidades latino-americanas participantes da rede por possuírem experiência na participação democrática e um sistema de gestão de transportes eficiente, já que os problemas estruturais, assim como os recursos disponíveis à resolução dos mesmos são comparáveis.

3.1 O papel dos municípios brasileiros nas redes de cidades URB-AL

As cidades brasileiras exercem, levando em consideração somente as regiões relativamente bem-desenvolvidas do Sul e Sudeste, um papel central

8. A prefeitura municipal do Rio de Janeiro precisa funcionar contando com um orçamento anual comparável à cidade de Stuttgart, que possui 10 vezes menos habitantes.

nas 13 redes temáticas de cidades do programa URB-AL.⁹ Assim, as redes n. 9 “Financiamento Local e Orçamento Participativo” e a n.10 “Luta Contra a Pobreza nas Cidades”, são coordenadas pelas prefeituras municipais de Porto Alegre e São Paulo. Com respectivamente 258 e 248 cidades-membro se formam a segunda e a terceira maiores redes de cidades no programa URB-AL.

O Brasil é, considerando a quantidade de projetos coordenados (23 de um total de 165, o que significa 12%), a frequência de participações nas redes de projetos (174 de 1423, ou seja, 12%) e a quantidade de membros nas redes de projetos (280 de 2482, 11%), a segunda ou terceira maior força de todos os 33 países envolvidos no programa URB-AL, ficando atrás da Espanha e Itália. Mesmo sendo o Brasil, em todas as categorias aqui comentadas, o país líder da América Latina nas redes de cidades URB-AL, só há uma comparação realmente direta se levar-se em consideração a relativização dos números apresentados com o total da população.

O Brasil conta com 35% da população total dos 18 países participantes da América Latina. A quota brasileira nos projetos coordenados por cidades latino-americanas é de 28%. Considerando o indicador participação no projeto, a quota brasileira fica em 20% e, em relação à participação na rede, de apenas 18%. Na Argentina e no Uruguai, em relação ao total populacional, se observa uma participação até 12 respectivamente 4 vezes maior nos projetos em comum das 13 redes de cidades do que o Brasil. Essa relação com o número de habitantes do país que mostra a fraca participação do mesmo tem origem em diferentes aspectos, como a, por vezes menosprezada barreira da língua, a qual exerce um papel em um programa cujo idioma dominante é o espanhol. Outras duas razões para a participação relativamente fraca do Brasil são o imenso número de habitantes do país e também as grandes disparidades regionais pelas quais as extensas regiões menos desenvolvidas passam inteiramente pela malha das redes de cidades URB-AL.

4. As formas de atuação das redes de cidades: O estudo de caso Criciúma, Santa Catarina

Através do estudo de um caso no sul do Brasil, pretende-se analisar, mais de perto, a função e a atuação das redes de cidades europeias e latino-americanas URB-AL. A cidade-membro Criciúma conta com cerca de 180.000

9. No caso da rede de cidade nr.8 “Controle da Mobilidade Urbana”, coordenada por Stuttgart, pertencem, 20 das 23 cidades-membro e todas as 13 que fazem parte dos projetos, ao sul e sudeste.

habitantes e se localiza no estado de Santa Catarina.¹⁰ A mesma foi escolhida como estudo de caso por exercer um papel bastante ativo que tange à sua significativa participação nas atividades dos projetos da rede n.º. 8 como um dos pontos mais centrais da rede (devido à alta conectividade): “In a network the most important measure of a node is its connectivity” (Taylor & Catalano, 2002: 69). Criciúma não coordena nenhum projeto próprio, mas participa de 6 do total de 10 projetos da rede URB-AL n.º. 8 coordenada por Stuttgart, com o qual ela lidera o ranking de todas as 191 cidades-membro (entre as dez primeiras encontram-se as cidades de Porto Alegre, Erechim e Florianópolis no sul brasileiro). Se a cidade de Criciúma é considerada, segundo os padrões brasileiros, como relativamente pequena cidade-membro sob o ponto de vista da conectividade dentro da rede “Controle da Mobilidade Urbana”, ela demonstra que possui um alto grau de centralidade, maior até mesmo do que o das megacidades São Paulo ou Rio de Janeiro, as quais só participaram, respectivamente, de um e dois projetos.

4.1 Análise das correntes de informação da rede no modelo de vários níveis

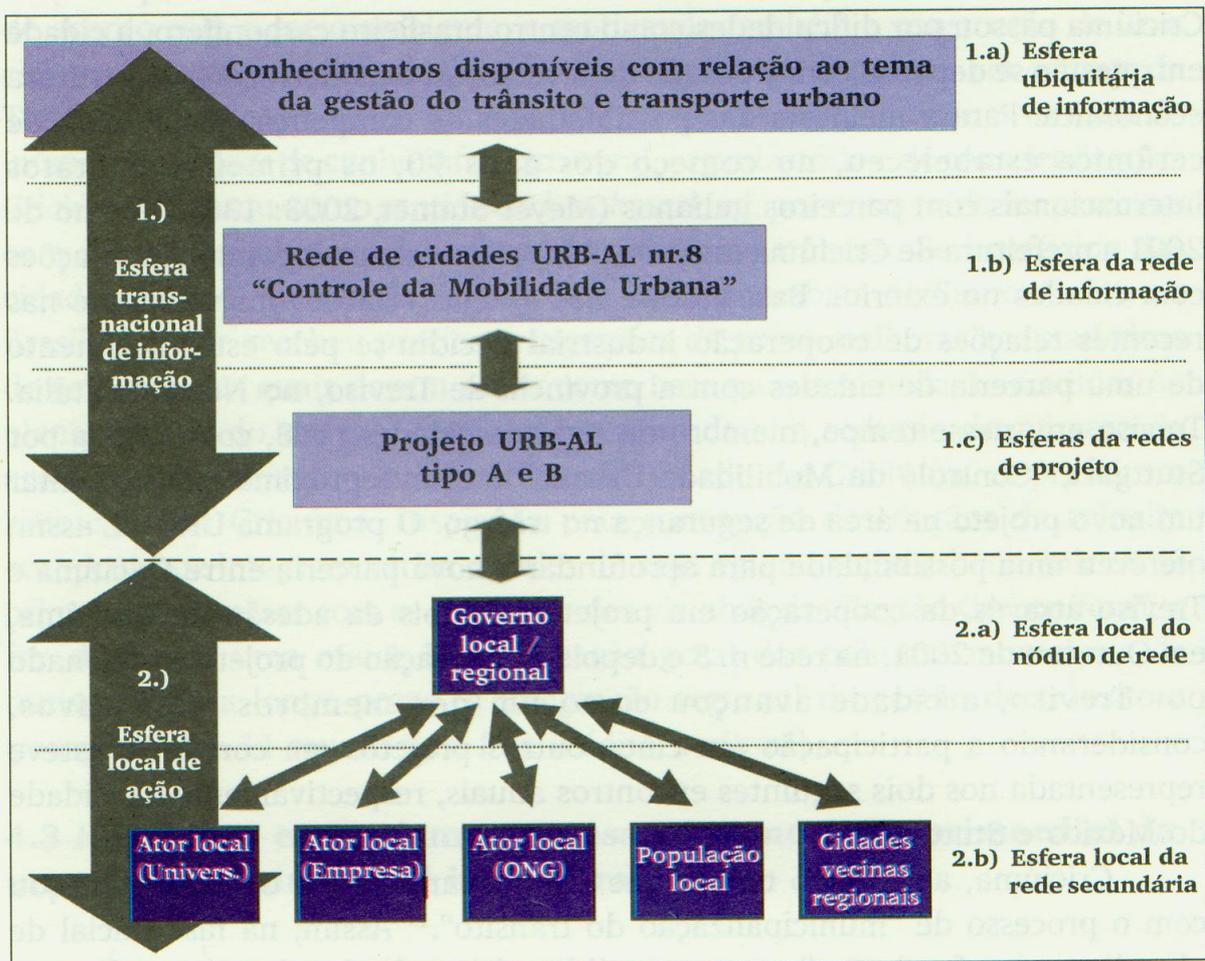
Para se analisar sistematicamente a performance específica da cidade de Criciúma dentro da rede transnacional de cidades e os impactos dos impulsos e correntes de informações da rede “on the ground” (Hanf & O’Toole, 1992: 163), quer dizer dentro dos acontecimentos concretos da política municipal, deve-se trabalhar baseado no “Modelo de vários níveis das interações entre os níveis de uma rede transnacional de cooperação municipal” (Rothfuss, 2005: 256-61).

Visto se tratar de redes de cidades européias e latino-americanas, compostas de estruturas complexas e variadas, com um grande número de atores e atividades envolvidas, o modelo de vários níveis, considerando as correntes de informações e impulsos, deve possibilitar a compreensão e análise sistemática dos fatores decisivos para o funcionamento e a eficácia da cooperação em redes transnacionais. Como observa-se no quadro 7, os diferentes níveis da rede são classificados em duas categorias principais – “esfera transnacional de informação” e “esfera local de ação”. Enquanto que

10. O resumo apresentado de alguns resultados empíricos foram coletados durante um trabalho de pesquisa em Criciúma realizado em setembro e outubro de 2004.

nas esferas transnacionais de informação são trocadas informações entre parceiros de diferentes cidades oriundos de países diversos (“space of flows”, Castells, 2002: 453), na esfera local de ação domina a utilização da informação na negociação municipal e implementação local (“space of places”, citado).

Quadro 7. Modelo de vários níveis das interações entre os níveis de uma rede transnacional de cooperação municipal tendo como exemplo a rede URB-AL n. 8



Fonte: Rothfuss, 2005: 258

As interfaces heurísticas, encontradas entre os diferentes níveis de interação da rede de cidades URB-AL, ou facilitam a transferência de informações e impulsos para fazê-los disponíveis nos outros níveis da rede (interface exerce a função de “transformador de informação”) ou bloqueiam esta transferência (interface funciona como “resistência à informação”). No

caso de Criciúma, membro da rede, se deve considerar quais os fatores que, segundo esse esquema de análise são decisivos para uma corrente fluída de informação e, de fato, importantes para o sucesso ou o fracasso local da cooperação transnacional da rede.

4.2 Vestígios da rede “Controle da Mobilidade Urbana” em Criciúma

Depois da mudança de estrutura ocorrida nos anos 70 e 80, pela qual Criciúma passou por dificuldades como centro brasileiro carbonífero, a cidade em questão se deparou com o desafio de diversificar e modernizar sua estrutura econômica. Para a melhoria das possibilidades de competição a indústria de cerâmica estabeleceu, no começo dos anos 90, os primeiros contatos internacionais com parceiros italianos (Meyer-Stamer, 2003: 138). No ano de 2001 a prefeitura de Criciúma também começou a construir contatos e relações com cidades no exterior. Baseando-se nas antigas relações migratórias e nas recentes relações de cooperação industrial decidiu-se pelo estabelecimento de uma parceria de cidades com a província de Treviso, no Norte da Itália. Treviso era, nesse tempo, membro da rede de cidades nr. 8, coordenada por Stuttgart, “Controle da Mobilidade Urbana” e esteve próxima de apresentar um novo projeto na área de segurança no tráfego. O programa URB-AL assim ofereceu uma possibilidade para aprofundar a nova parceria entre Criciúma e Treviso através da cooperação em projetos. Depois da adesão de Criciúma, em Outubro de 2001, na rede n. 8 e depois da provação do projeto coordenado por Treviso, a cidade avançou como um dos membros mais ativos, considerando a participação em cinco outros projetos em comum e esteve representada nos dois seguintes encontros anuais, respectivamente na Cidade do México e Stuttgart.

Criciúma, ao mesmo tempo que entrou para a rede URB-AL começou com o processo de “municipalização do trânsito”.¹¹ Assim, na fase inicial de planejamento e fundação da empresa pública de gestão de trânsito e transporte CRICIUMATRANS, os conhecimentos obtidos através de discussões intensivas com especialistas em transportes de outros países da América Latina e Europa

11. O *Código de Trânsito Brasileiro*, de 23 de setembro de 1997, prevê que as prefeituras têm que reestruturar, no decorrer da descentralização das atividades estatais, a sua gestão de transportes, para assumir novas competências anteriormente cabidas aos níveis nacional e estadual. Até o começo de 2005 só 11% dos municípios brasileiros colocaram em prática a reestruturação.

puderam ser utilizados para influenciar de forma positiva o desenho da estrutura básica do empreendimento.¹² Um outro projeto criciumense que foi beneficiado é o projeto “Criciúma circulando melhor”, um investimento de grande porte para a reestruturação da infra-estrutura viária da cidade. O mesmo foi enriquecido através de inputs técnicos oriundos dos projetos de cooperação e de discussões informais com especialistas estrangeiros participantes da rede n. 8. Dessa forma se pôde observar a repercussão do projeto coordenado pela cidade de Graz na Áustria, que teve como objetivo o incentivo da conscientização da sociedade a fim de dar preferência às formas de mobilidade de acordo com o meio ambiente, e motivando também a construção de uma ciclovia ligando o centro da cidade e a universidade. O projeto em comum de Treviso, Itália, tendo como tema segurança no trânsito, induziu a tomada de inúmeras medidas de cunho infra-estrutural, organizatório e de conscientização. Criciúma orientou-se, no sentido do *benchmarking*, por outras cidades parceiras com índices anuais muito menores de mortes no trânsito. Se beneficiou das cidades de Vara, na Suécia, Treviso, na Itália e também de Santo André, no Brasil, de onde recebeu preciosas sugestões de como melhorar as estatísticas de acidentes, as quais devem servir como base para a tomada de medidas no planejamento do tráfego, tendo como prioridade a redução do número de acidentes em certos pontos críticos da cidade de Criciúma. A prefeitura municipal de Criciúma, inspirada pela concepção dos órgãos de trânsito europeus que integram várias cidades de uma aglomeração urbana, iniciou as primeiras conversas com as comunidades vizinhas da “Região Carbonífera”, a fim de lograr uma maior harmonização geral das políticas municipais de transporte e, a longo prazo, a integração regional da gestão do trânsito e transporte dos 11 municípios, fato inédito no Brasil.

4.3 Know-how e engajamento pessoal como fator primordial de uma política municipal inovadora

É interessante verificar que na maior parte dos casos aqui citados, a quantidade de dinheiro relativamente pequena aplicada nos projetos do programa URB-AL não exerceu papel primordial no desenvolvimento das medidas. Um papel muito mais significativo obtiveram as transferências de

12. A fim de maximizar a coerência e a eficiência da área de transportes, realizou-se a transferência de todas as competências de gestão, controle e planejamento de trânsito e transporte de seis diferentes secretarias para uma só empresa pública independente, caso inédito no Brasil.

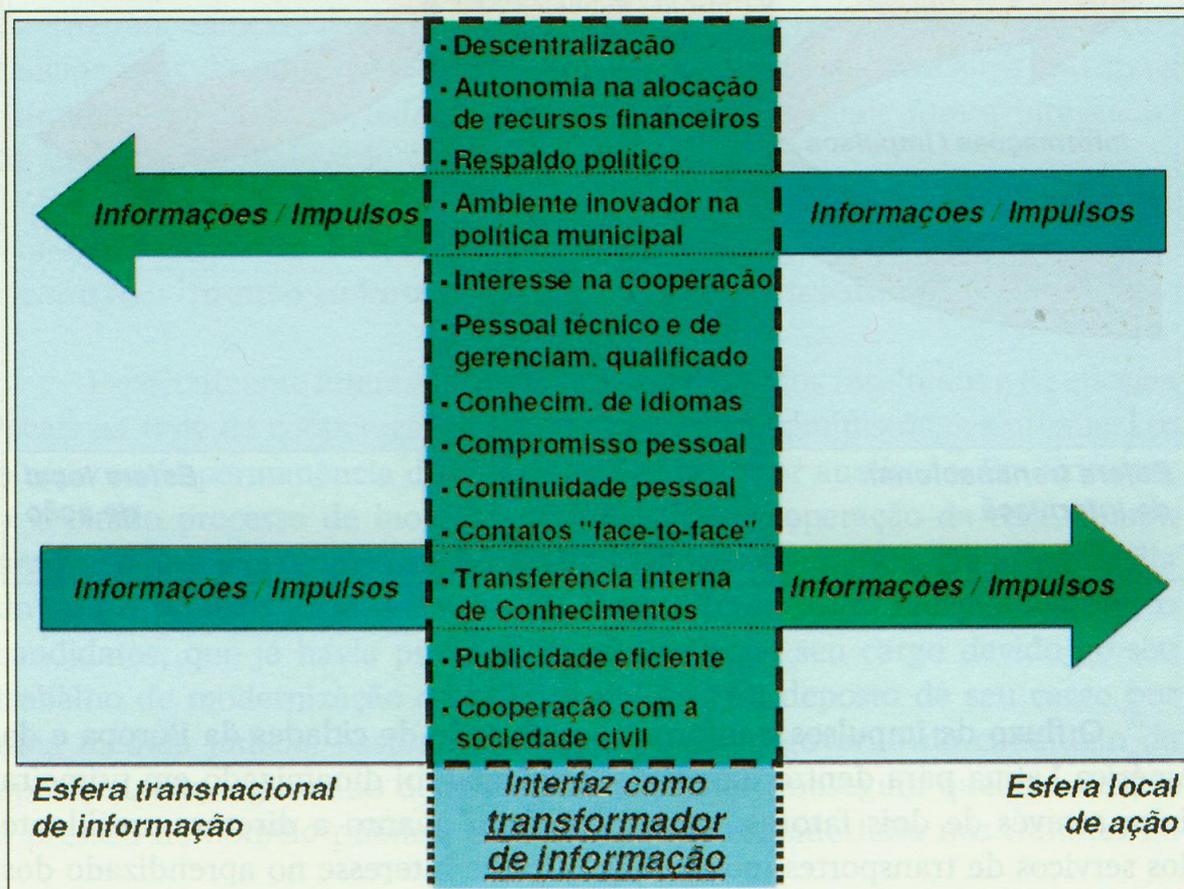
conhecimentos no sentido do *capacity building*. Portanto, o caso da cidade de Criciúma confirma que tem importância “na cooperação com os países-âncora, acima de tudo, a transferência de conhecimento” (Stamm & Altenburg, 2005: 365) e também o “processo de aprendizado em comum e as relações de trocas recíprocas” (Idem: 366). Também a ONU-HABITAT (2004: 3), organização internacional de habitação, reforça essa tese afirmando no seu relatório “State of the World’s Cities”: “In the era of globalization and multi-cultural cities, public institutions need to train their personnel to be better informed, better connected and more forward looking in their work.(...) Investing in training may be more important than investing in the extension of new infrastructure or other services”.

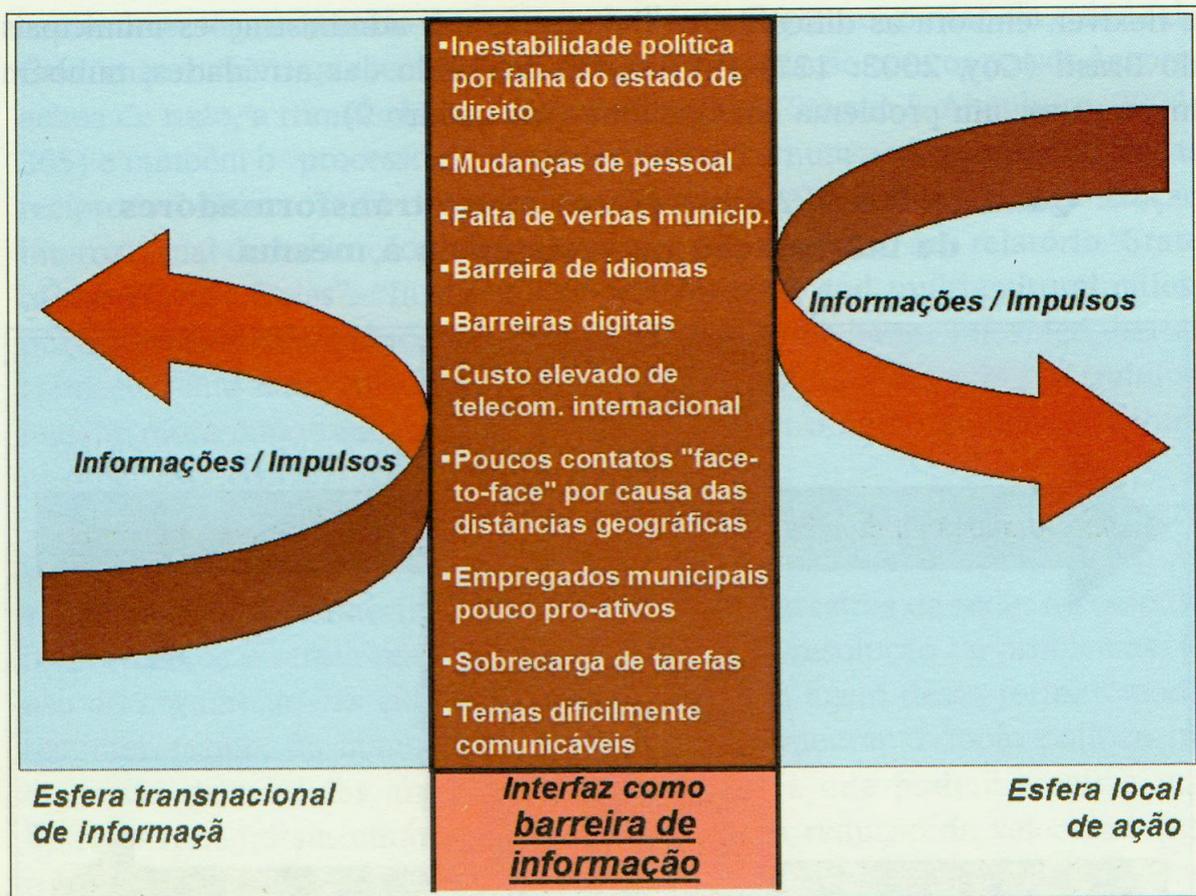
O valor agregado da cooperação em redes transnacionais é, para Criciúma, em primeira linha, a possibilidade de ter sempre acesso às experiências e ao conhecimento oferecido pelos parceiros da rede, no caso de investimentos a serem realizados, assim como na resolução de problemas. O uso do argumento “as cidades européias também agem dessa forma!” pode ser interessante, na maneira em que permite aumentar o apoio político na discussão de medidas antes pouco conhecidas e que podem servir a um desenvolvimento sustentável das cidades, como a redução de velocidade no trânsito urbano ou a construção de ciclovias. A realização bem-sucedida das redes transnacionais não leva, no caso das redes de cidades URB-AL, em primeiro lugar a produtos tangíveis como a construção de infra-estrutura, os quais só são possíveis de serem realizados com o emprego de grandes quantias de dinheiro, e sim muito mais através de processos inovadores, que podem ter uma influência positiva também em outros âmbitos da política comunal.

Quais foram os fatores decisivos que contribuíram para que as já citadas interfaces (ver gráfico 8) entre a cidade-membro e as outras cidades da rede, segundo o modelo de vários níveis, exercessem a função de “transformador de informação” e ficassem permeáveis para informações e impulsos utilizáveis no processo de implementação comunal? De significado fundamental para a implementação dos *inputs* inovadores provenientes da rede de cooperação transnacional foi, em primeiro lugar, a descentralização relativamente forte no Brasil, a qual, se compararmos com o restante da América Latina, consegue reunir a transferência de consideráveis recursos financeiros a nível local (Meyer-Stamer, 2003: 136). O que também se apresentou como sendo de suma importância, foi o fato de que a empresa municipal de transporte CRICIUMATRANS pôde tomar decisões sobre os investimentos a serem feitos, com até certo grau de independência de grêmios políticos, de forma profissional

e flexível, embora as dificuldades financeiras das administrações municipais do Brasil (Coy, 2003: 122) em vista do acúmulo das atividades, também mostrou ser um problema em Criciúma (ver quadro 9).

Quadros 8 e 9. As interfaces como transformadores de informação ou resistência à mesma





O fluxo de impulsos e informações da rede de cidades da Europa e da América Latina para dentro da gestão municipal foi dinamizado em primeira linha através de dois fatores: tanto o prefeito quanto a diretora-presidente dos serviços de transportes mostraram bastante interesse no aprendizado dos exemplos *best practice* de outras cidades e entraram engajados na arena da política municipal com o objetivo de implementar uma política urbana inovadora orientada em standards internacionais. Levando em consideração que a CRICIUMATRANS possuiu um pequeno núcleo de funcionários altamente qualificados, com bons conhecimentos de outros idiomas, foi possível a integração da mesma no processo de intercâmbio transnacional e, por outro lado devido às boas qualificações técnicas da equipe foi facilitada a aplicação das medidas adequadas localmente. Se Pode afirmar, no entanto, que as inovações provenientes da rede transnacional quase só podem ser transmitidas com a realização do contato *face-to-face* com outros especialistas em transportes através de encontros, seminários ou encontros pessoais. A internet possibilita,

na teoria, também a troca de informações e assim a manutenção permanente das relações no marco da rede. Contudo, o seu efeito na prática diária se impõe também como barreira porque esse meio de comunicação não permite a transmissão de *tacit knowledge* – conhecimentos oriundos da experiência e ligados à pessoas.¹³ Foram de significado central para a consolidação e transmissão locais do *know-how-input* oriundo da rede de cidades “Controle da Mobilidade Urbana” a comunicação e a cooperação intensivas, nas quais interagiram as pessoas-chaves que participaram da rede URB-AL com outros funcionários da administração, assim como com vários parceiros das mais diferentes áreas da sociedade civil organizada, os quais foram integrados diretamente na realização de diferentes medidas.

4.4 Uma falha do Estado de direito ameaça o caminho para o desenvolvimento urbano sustentável em Criciúma

Especialmente interessante se torna a análise dos resultados e da eficácia locais na rede de cooperação transnacional entre administrações urbanas, se o aspecto da permanência dos progressos obtidos for analisado. Em Criciúma o já citado processo de inovação, apoiado pela cooperação da rede, tomou um rumo dramático na passagem do ano de 2004 para 2005. No primeiro dia do ano o prefeito, esse reeleito com larga diferença em relação aos outros candidatos, que já havia provado competência no seu cargo devido ao seu trabalho de modernização da política urbana, foi deposto de seu cargo por uma medida judicial bastante dubiosa.¹⁴ O novo governo do candidato da oposição, não legitimado democraticamente, não conseguiu quebrar, devido à pressão da opinião pública, com o que já havia sido feito nos trâmites da

13. Através de conferências de vídeo e ligações telefônicas via internet observou-se o aumento do potencial de comunicação via internet. As redes de cidades URB-AL passaram a usar esses meios de comunicação apenas em 2005. O problema que se apresenta é que se faz necessária uma conexão rápida da internet, o que acaba se transformando em barreira digital, visto que os países com menos recursos não tem acesso a essa tecnologia.

14. Tudo isso foi ocasionado simplesmente por uma música de sua campanha eleitoral, na qual a expressão “e é feliz” coincidiu por infeliz coincidência com o jingle de uma festa cultural da cidade, assim como por a suposta exposição de um banner de uma campanha institucional e de três exemplares de jornais com prestação de contas da administração municipal no hall de dois prédios municipais. Estas acusações levaram à anulação da reeleição de Décio Gomes Goes (PT) pelo TRE de Santa Catarina. Antes que o caso pudesse ser decidido na instância judicial mais alta, ele foi impedido de assumir o cargo e recebeu uma proibição de assumir qualquer cargo político nos próximos 3 anos (*Tribuna do Dia*, 11 dez 2004).

rede de contatos transnacionais de Criciúma. Porém, tendo saído a pessoa-chave que apresentava maior dinamismo na cooperação URB-AL a memória institucional da administração municipal de Criciúma fracassou e, com ela, cessou todo o processo de transferências e implementações de informações e impulsos.

Como mostra o exemplo de Criciúma, a presença de administrações de cidades que trabalhem com eficiência e de maneira inovadora e que se encontram abertas para a participação nas redes de cooperação transnacionais, estando aptas para captar e aplicar as informações e os impulsos recebidos, não faz parte da realidade comum do Brasil. Os grandes sucessos na modernização da política municipal ainda permanecem ligados estreitamente a pessoas individuais que ocupam posições-chave num município.

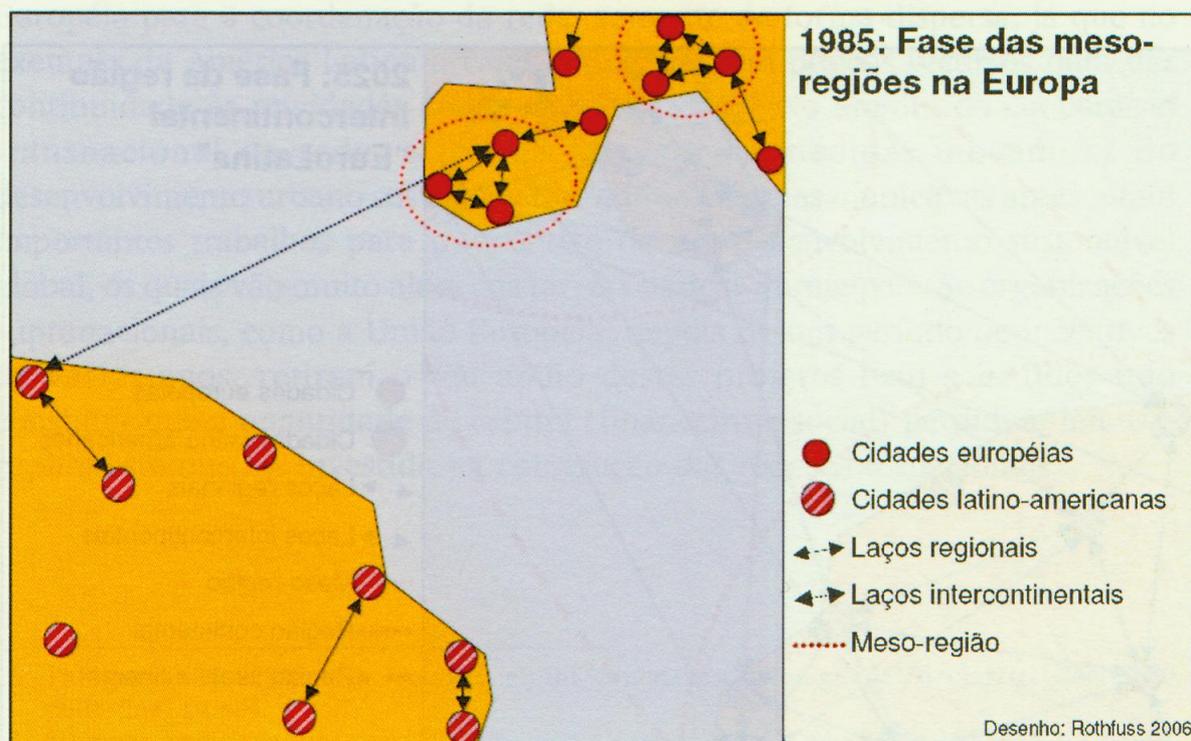
5. Perspectiva: Integração (inter-)regional vinda de baixo ou as redes já estão fora de moda?

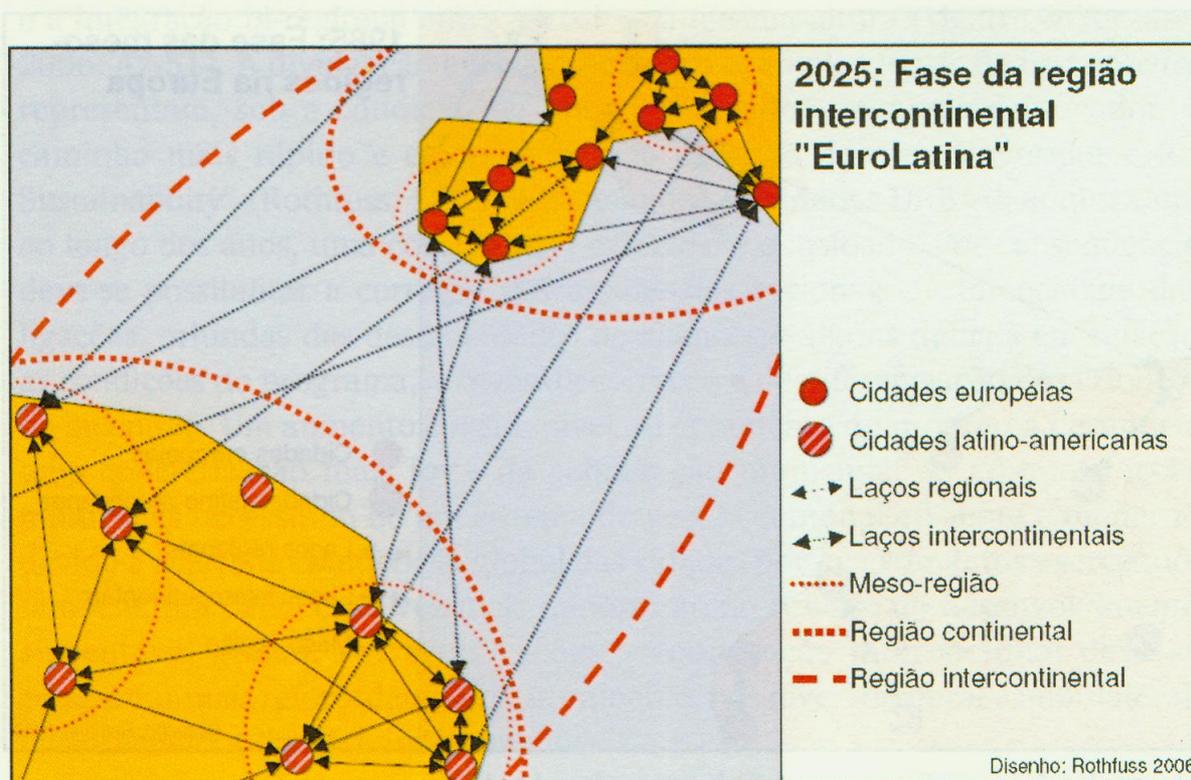
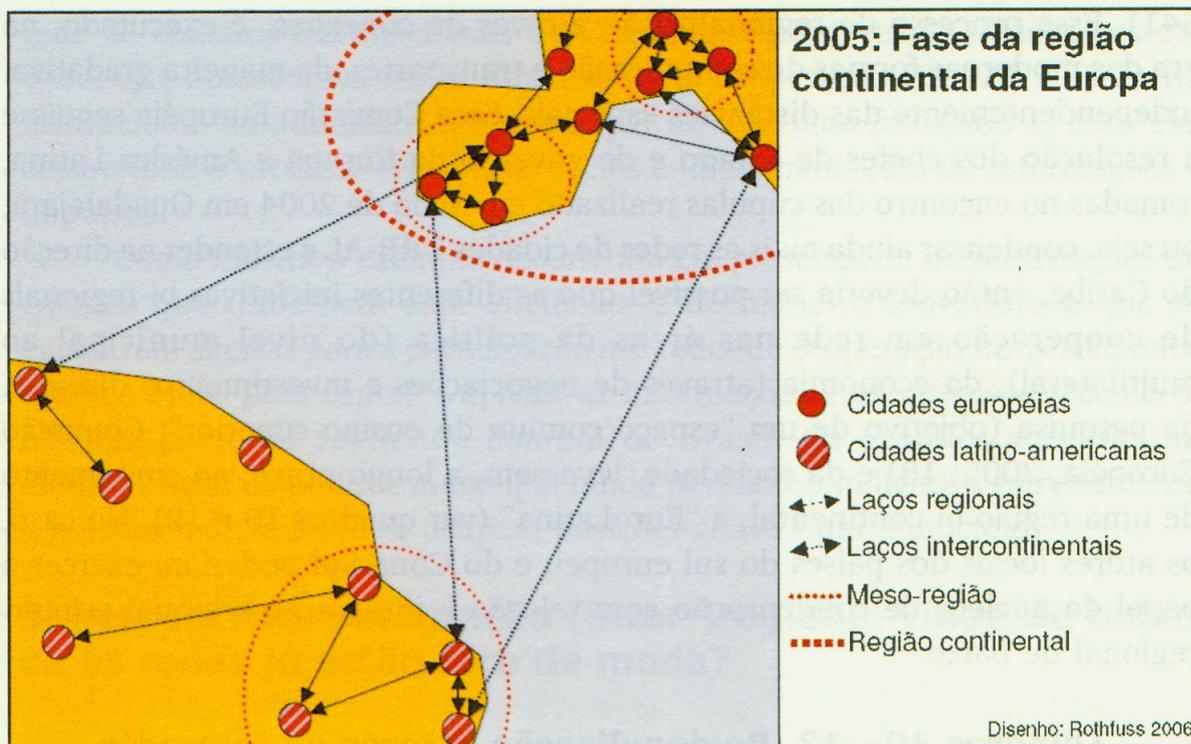
A União Européia introduziu, com o programa URB-AL, um instrumento inovador e eficiente para promover o desenvolvimento sustentável nas cidades e a integração bi-regional entre parceiros à mesma altura (Ugarte & Vergara, 2006: 47-51). A divulgação e a adaptação dos exemplos locais de *best practice* representam, sob a condição de um meio político engajado e inovador, o caminho mais rápido e eficiente para o objetivo de um “Governance for Sustainability” (Rothfuss, 1998: 96). As redes de cidades URB-AL adquiriram, ao longo dos anos, uma considerável extensão e densidade. Por consequência deve-se possibilitar a correção das assimetrias regionais na intensidade das ligações, oriundas das desigualdades de chances e alguns déficits em relação às condições do programa, através da correção e de diferenciação dos critérios de incentivo. Um aumento considerável do orçamento do programa permitiria uma concretização mais forte da cooperação municipal. As administrações municipais necessitam de um sistema de gestão comunal eficiente e moderno devido à acerrada competição global das cidades por investimentos exercendo, também, um papel cada vez mais importante no cenário do desenvolvimento sustentável global. Por estas razões a cooperação internacional deve se concentrar mais reforçadamente, futuramente, nos níveis bilateral e multilateral, incentivando a ligação dos atores locais.

Como confirmam os resultados de pesquisa da geografia social orientada nos princípios da ação, as regiões são constituídas através do aumento da densidade e intensidade das interações entre seus sujeitos (Werlen, 2004:

341). Esse processo de regionalização através de conexões é executado, na era das modernas formas de comunicação e transportes, de maneira gradativa, independentemente das distâncias espaciais. Se a Comissão Européia seguisse a resolução dos chefes de Estado e de governo da Europa e América Latina, tomadas no encontro das cúpulas realizado em Maio de 2004 em Guadalajara, ou seja, condensar ainda mais as redes de cidades URB-AL e estender na direção do Caribe, então deveria ser possível que as diferentes iniciativas bi-regionais de cooperação em rede nas áreas da política (do nível municipal ao multilateral), da economia (através de negociações e investimentos diretos), da pesquisa (objetivo de um “espaço comum de ensino superior”; Comissão Européia, 2005: 18) e da sociedade, levassem, a longo prazo, ao crescimento de uma região bi-continental, a “EuroLatina” (ver quadros 10 e 12). No caso, os atores locais dos países do sul europeu e do Cone Sul poderiam exercer o papel de núcleos de condensação com relação à integração regional e inter-regional de baixo.

Quadros 10 - 12. Regionalização através da interação





Realizado por: Rothfuss, 2006

Perante os coordenadores das redes de cidades URB-AL, os representantes da Comunidade Européia divulgaram que as redes de cidades européias e latino-americanas, na forma como estão apresentadas, não serão mais financiadas – de encontro às exigências dos chefes de Estados e governos segundo a “Declaração de Guadalajara”¹⁵ e contra a recomendação do relatório de balanço URB-AL II (Ugarte & Vergara, 2006: 67). No lugar de projetos menores, como no programa URB-AL, se valoriza, agora, as ajudas orçamentárias, que tem, entre outros motivos, a finalidade de diminuir os custos administrativos da ajuda fornecida – esses custos representavam, junto à União Européia, no ano de 2001, apenas 24% da quota administrativa do trabalho de cooperação alemão (Comissão Européia, 2004: 82). Provavelmente será formulado um programa dando seqüência à cooperação entre as administrações municipais – mas será apenas dirigido a poucos participantes, que devem chegar a desfrutar somas de dinheiro bastante elevadas. A esperança da Comissão Européia, que as administrações das cidades após uma pequena fase de incentivos se tornem autônomas, comprova-se, na prática, como não realista: 6 de um total de 8 redes temáticas da primeira fase do programa URB-AL existem depois de 3 a 4 anos após o término dos incentivos da União Européia para a coordenação da rede, somente de forma dispersa, já que no exemplo da América Latina o caixa municipal tem poucos recursos para dar continuidade às atividades complexas impostas.¹⁶ No âmbito da cooperação transnacional da rede, a fim de divulgar as medidas inovadoras do desenvolvimento urbano sustentável, as administrações municipais apresentam importantes trabalhos para o incentivo de um desenvolvimento sustentável global, os quais vão muito além das tarefas básicas municipais. Se organizações supranacionais, como a União Européia, depois de um período de incentivos de vários anos, retiram o seu apoio destes projetos bem sucedidos irão constatar que a quantidade de capital (financeiro e social) perdido é imensa, capital este que foi investido na construção das redes transnacionais.

15. Parágrafos 86 a 88: http://europa.eu.int/comm/world/lac-guadal/declar/01_decl_%20polit_final_pt.pdf

16. Stuttgart ambiciona uma continuidade permanente da rede “Controle da Mobilidade Urbana” sob o título “Cities for Mobility”, uma rede des cidades que, através da ajuda de patrocinadores da indústria automobilística local, deve atingir uma abrangência global. É claro que é impossível motivar patrocinadores privados para temas que não se relacionem diretamente com a economia, como por exemplo o combate à pobreza e o planejamento urbano.

Quais os critérios e quais os interesses a Comissão Europeia considera ao planejar os seus programas jamais será revelado. Até mesmo os coordenadores das redes URB-AL com os seus longos anos de experiência prática na cooperação municipal entre Europa e América Latina nunca foram consultados na elaboração dos novos programas plurianuais. É uma contradição que, atrás de portas fechadas, como numa espécie de *black box*, a Comissão Europeia decide quais os requisitos de transparência e democracia que os futuros solicitantes tem que cumprir para que possam chegar aos meios financeiros de incentivo.¹⁷ A introdução do programa URB-AL no ano de 1995, em relação aos objetivos de um desenvolvimento sustentável global e de uma parceria aprofundada entre Europa e América Latina, constitui um passo consistente, Apesar disso a análise de Gratius (2003: 39) da política europeia frente à América Latina no ano 2006 ainda fica vigente: “Ao contrário dos Estados Unidos, a política da Comunidade Europeia em relação à América Latina é marcada por uma quase total ausência de reflexões a longo prazo”.

Bibliografia

CASTELLS, Manuel. “Local and Global: Cities in the Network Society”. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 93, 5, 2002, pp. 548-58.

COMISSÃO EUROPEIA. *URB-AL – La ciudad en acción. Programa de cooperación entre ciudades, regiones y otras colectividades, locales y territoriales, de la Comunidad Europea y de América Latina, para la creación de redes para la instauración de acciones de interés mútuo*. Bruxelas: Comissão Europeia, 1996.

_____. *EU Donor Atlas. Mapping Official Development Assistance*. 2004. Disponível em www.eu.int/comm/development/body/tmp_docs/Donor_Atlas.pdf. Consulta em 17 jan 2006.

_____. *Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu: “Uma parceria reforçada entre a União Europeia e a América Latina”. Estratégia para uma parceria reforçada entre a União Europeia e a América Latina: apresentação detalhada*, SEC, 2005, 1590. Disponível em http://europa.eu.int/comm/external_relations/la/doc/com05_636_pt.pdf. Consulta em 20 fev 2006.

17. O vice-presidente da Comissão Europeia Guenter Verheugen deve ter dito uma vez: “Se a União Europeia pedisse permissão para a adesão a si mesma, ela deveria ser, por deficiências democráticas, deportada.”

- COMISSÃO EUROPÉIA. *Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativa a uma estratégia temática sobre ambiente urbano*, SEC (2006) 16 final. Disponível em http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/com_2005_0718_pt.pdf. Consulta em 20 fev 2006.
- COY, Martin. Tendências atuais de fragmentação nas cidades latino-americanas e desafios para a política urbana e o planejamento urbano. *Iberoamericana*, 3, 11, 2003, pp. 111-28.
- _____ & ZIRKL, Frank. Handlungsfelder und Lösungsansätze nachhaltiger Stadtentwicklung in der Dritten Welt – Beispiele aus Brasilien. *Petermanns Geographische Mitteilungen*, 145, 5, 2001, pp. 74-83.
- DSW (Fundação Alemã da População Mundial). *DSW-Datenreport 2005: Soziale und demographische Daten zur Weltbevölkerung*. Disponível em www.dsw-online.de/publikationen/dsw-datenreport.shtml?navanchor=1010050. Consulta em 17 jan 2006.
- EUROPEAID. *URB-AL Programme Guide – Phase II*. Bruxelas: Comissão Europeia, 2001.
- FIGUEROA, Oscar. “A hundred million journeys a day: The management of transport in Latin America’s mega-cities”, in GILBERT, Alan (ed.). *The mega-city in Latin America*. Tokyo/New York/Paris: United Nations Univ. Press, 1996, pp. 110-32.
- GOLUB, Aaron. “Brazil’s Buses: Simply Successful”, *Access*, 24, 2004, pp. 2-9. Disponível em www.uctc.net/access/access.asp. Consulta em 17 jan 2006.
- GRATIUS, Susanne. Spielt Europa in Lateinamerika noch eine Rolle?. *Aus Politik und Zeitgeschichte*, 38-39, 2003, pp. 38-46.
- GROOTE, Bruno de & CABALLEROS, Rómulo. *Misión de Evaluación Final de la Fase I del Programa URB-AL – Informe de evaluación*, Bruxelas: Relatório interno, 2004.
- GTZ (Sociedade Alemã de Cooperação Técnica). *Why Transport Matters. Contributions of the Transport Sector towards Achieving the Millennium Development Goals*, 2005. Disponível em www.sutp.org/docs/WhyTransportMatters-locked-8.11.05.pdf. Consulta em 20 fev 2006.
- HANF, Kenneth & O’TOOLE, Laurence J. Jr. Revisiting old friends: networks, implementation structures and the management of inter-organizational relations. *European Journal of Political Research*, 21, 1992, pp. 163-80.
- HUERTO ROMERO, María del. *Nuevos enfoques en la cooperación internacional. La cooperación descentralizada y el Programa URB-AL de la Comisión Europea*, 2003. Disponível em http://europa.eu.int/comm/europeaid/projects/urbal/reader/index_es.htm. Consulta em 17 jan 2006.

- KOHLHEPP, Gerd. "Brasilien – Schwellenland und wirtschaftliche Führungsmacht in Lateinamerika. Entwicklung – Strukturprobleme – Perspektiven", in KOHLHEPP, Gerd (ed.). *Brasilien. Entwicklungsland oder tropische Großmacht des 21. Jahrhunderts?* Tübingen: Attempo, 2003, pp. 13-55.
- MEYER-STAMER, Jörg. "Die Herausforderung der wissensbasierten Entwicklung: Perspektiven von Strukturwandel und Wettbewerbsfähigkeit in Brasilien", in KOHLHEPP, Gerd (ed.): *Brasilien. Entwicklungsland oder tropische Großmacht des 21. Jahrhunderts?* Tübingen: Attempo, 2003, pp. 13-55.
- ROTHFUSS, Rainer. *Die Umsetzung des theoretischen Konzepts der nachhaltigen Entwicklung in die regionalpolitische Praxis eines Entwicklungslandes: "Governance for Sustainability" als Strategie der Landesregierung des Bundesstaates Amapá, Brasilien.* (= Kleinere Arbeiten aus dem Geographischen Institut der Universität Tübingen, Bd. 20), Tübingen: Geogr. Inst, 1998.
- _____. "Transnationale Städtenetzwerke für kommunale Entwicklungs-zusammen-arbeit. Das europäisch-lateinamerikanische Städtenetzwerk URB-AL", in KOHLHEPP, Gerd (ed.). *Wirtschafts- und sozialräumliche Strukturwandlungen und Interessenkonflikte in Lateinamerika. Beiträge zur geographischen Entwicklungs-forschung.* (= Tübinger Beiträge zur Geographischen Lateinamerika-Forschung, Bd. 26), Tübingen: Geogr. Inst., 2005, pp. 229-69.
- MAYER-RIES, Jörg. Globalisierung von unten? – Das ‚Klima-Bündnis europäischer Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder‘ als Ansatz transnationaler Klimapolitik. *Peripherie*, 76, 1999, pp. 69-91.
- METROPOLIS. *Safeguarding Mobility – Transforming Transportation. Commission 4, Urban Mobility Management*, 2005, Disponível em www.metropolis.org/Data/Files/214_C4-UrbanMobility.pdf. Consulta em 20 fev 2006.
- OSSENBRÜGGE, Jürgen. Politik im "glokaliserten" Raum. Alternative Optionen zur entgrenzten Weltwirtschaft. *Geographische Rundschau*, 53, 7-8, 2001, pp. 4-9.
- SASSEN, Saskia. *Metropolen des Weltmarkts: Die neue Rolle der Global Cities.* Frankfurt/M, 1996.
- _____. Global City: Einführung in ein Konzept und seine Geschichte. *Peripherie*, 81-82, 2001, pp. 10-31.
- SPERLING, Daniel & CLAUSSEN, Eileen. Motorizing the Developing World. *Access*, 24, 2004, pp. 10-15. Disponível em www.uctc.net/access/access.asp. Consulta em 20 fev 2006.
- STAMM, Andreas & ALTENBURG, Timan. Aufstrebende Riesen: Ein Fuß in der

- Tür. *E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit*, 46, 10, 2005, pp. 362-6.
- SWYNGEDOUW, Erik. Globalisation or “Glocalisation”? Networks, Territories and Rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17, 1, 2004, pp. 25-48.
- TAYLOR, Peter J. & CATALANO, Gilda. “World City Network Formation in a Space of Flows”, in MAYR, Alois et al. (ed.). *Stadt und Region – Dynamik von Lebenswelten: Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen / 53*. Deutscher Geographentag Leipzig. Leipzig: Dt. Ges. für Geographie, 2002, pp. 128-39.
- UGARTE, Ernesto & VERGARA, Ricardo. *Evaluación intermedia del Programa URB-AL Fase II (2001-2005). Informe de síntesis*. Bruxelas: Relatório interno, 2006.
- UNDP (United Nations Development Program). *La Democracia en América Latina. Hacia una democracia de ciudadanas y ciudadanos*, Buenos Aires: Alfaguara, 2004.
- _____. *Human Development Report 2005. International cooperation at a crossroads: Aid, trade and security in an unequal world*. Disponível em <http://hdr.undp.org/reports/global/2005/>. Consulta em 17 jan 2006.
- UN-HABITAT (United Nations Centre for Human Settlements) (2004): *State of the World's Cities: General Overview*. 2004. Disponível em www.unhabitat.org/mediacentre/documents/sowc/ContritoCities.pdf. Consulta em 20 fev 2006.
- WERLEN, Benno. *Sozialgeographie: eine Einführung*. Bern, Stuttgart, Wien: Haupt-UTB, 2. Aufl, 2004.
- WIECZOREK-ZEUL, Heidemarie. Partner für globale Entwicklung. *E+Z Entwicklung und Zusammenarbeit*, 46, 5, 2005, pp. 204-6.
- WRIGHT, Lloyd. Latin American Busways: Moving People Rather than Cars. *Natural Resources Forum*, 2, 2001, pp. 1-28. Disponível em http://eprints.ucl.ac.uk/archive/00000111/01/Latin_American_Busways,_Lloyd_Wright,_Natural_Resources_Forum,_May_2001.pdf. Consulta em 20 fev 2006.