

# Rumo a Uma Cidade Mais Igualitária: Enquadrando Desafios e Oportunidades

Victoria A. Beard, Anjali Mahendra e Michael I. Westphal

## CONTEÚDOS

Sumário Executivo.....	1
I. Enquadrando o Relatório World Resources.....	5
II. Uma Nova Categorização de Cidades Focada na Produtividade Econômica.....	8
III. Quatro Desafios para Cidades Sustentáveis.....	11
IV. O Dilema da Urgência e do Atramento e Áreas de Ação Prioritárias .....	17
V. O Modo Como as Cidades Estão Crescendo Prejudica a Qualidade de Vida de Todos os seus Residentes ...	17
VI. Relacionando a Insuficiência de Serviços Urbanos à Economia e ao Meio Ambiente.....	22
VII. Evoluindo dos Setores de Serviços Essenciais até a Mudança Urbana Transformadora.....	25
VIII. Lições Aprendidas.....	30
IX. Transformando Cidades Mais Igualitárias em Realidade .....	33
Anexo: Uma Lista Parcial dos Próximos Trabalhos para Discussão do WRR .....	34
Notas Finais .....	36
Referências Bibliográficas .....	40
Agradecimentos.....	46

Trabalhos para discussão contêm pesquisa, análise, conclusões e recomendações preliminares. Eles são divulgados para estimular uma discussão oportuna e um *feedback* crítico, assim como para influenciar o contínuo debate sobre questões daí resultantes.

A maior parte dos trabalhos para discussão acaba sendo publicada sob outra forma e seu conteúdo pode ser revisto.

Citação sugerida: Beard, V.A., A. Mahendra e M.I. Westphal. 2016. "Rumo a Uma Cidade Mais Igualitária: Enquadrando Desafios e Oportunidades". Artigo. Washington, DC: World Resources Institute. Disponível online em: [www.citiesforall.org](http://www.citiesforall.org).

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Com a expectativa de aumento da população urbana mundial em cerca de 60% até 2050, surge a oportunidade de construir cidades em que todos possam viver, circular e prosperar<sup>1</sup>. Há um consenso global cada vez mais evidente de que se deve trabalhar rumo à construção de cidades que ofereçam uma qualidade de vida elevada para todos. Atingir essa meta não é algo assegurado: requer uma nova visão acerca de como construir e administrar cidades. As decisões que as cidades tomam hoje são cruciais, pois têm o potencial de as atrelar a um ciclo de baixa produtividade, pobreza e degradação ambiental para o resto do século e mais além.

A próxima geração de cidades será bastante diferente daquelas do passado. Como mostra a figura ES-1, os padrões de urbanização de hoje criam quatro desafios significativos para as cidades. Isso demanda o reexame das respostas convencionais à urbanização.

Em primeiro lugar, imagine as populações inteiras da China e da Índia mudando-se para as cidades ao redor do mundo em 2050. A população urbana está crescendo a taxas inéditas: cerca de 2,5 bilhões de pessoas deverão viver em cidades dentro de apenas três décadas, e mais de 90% desse crescimento vai ocorrer na Ásia e na África<sup>2</sup>. Até a metade deste século, estimativas apontam que 52% da população urbana total do mundo estará vivendo na Ásia e 21%, na África<sup>3</sup>. Cerca de 40% desse crescimento acontecerá em cidades que atualmente têm populações entre 1 e 5 milhões de habitantes.



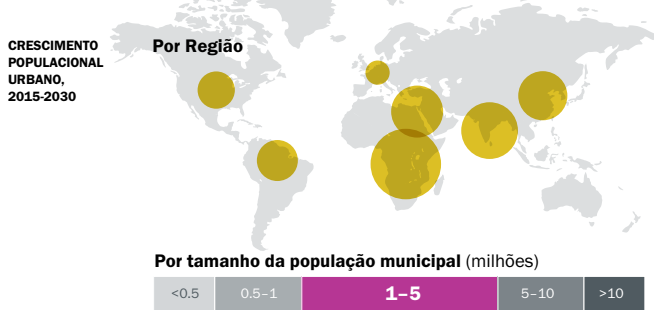
WORLD  
RESOURCES  
INSTITUTE

WRI ROSS CENTER FOR  
SUSTAINABLE  
CITIES

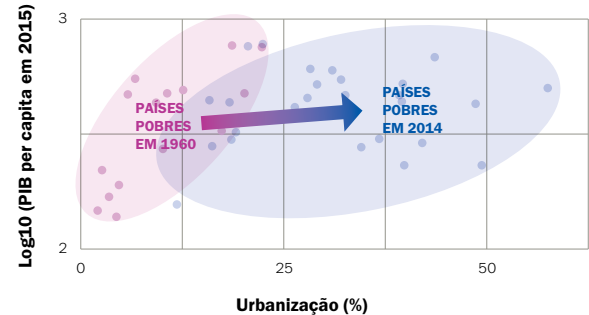


Figura ES-1 | Quatro desafios para cidades sustentáveis

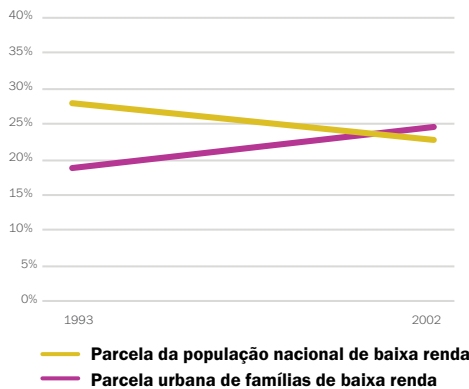
1. As maiores taxas de urbanização na África Subsaariana, Ásia Meridional e no Sudeste Asiático



2. Atualmente, a urbanização está acontecendo em mais países de baixa renda do que no passado

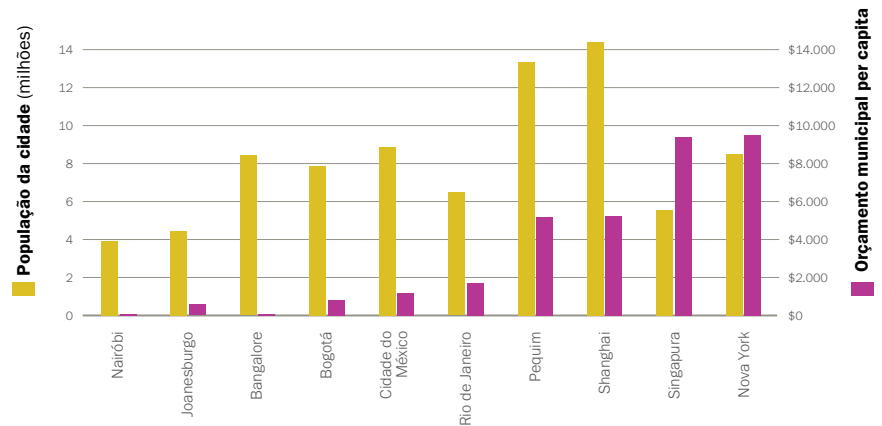


3. A parcela da população de baixa renda que vive em áreas urbanas está em ascensão em todo o mundo



Observação: Exemplo de tendência baseado em dados da Índia. Fonte: Ravallion et al., 2007c: 8.

4. As cidades no Sul Global têm os menores recursos públicos per capita



Em segundo lugar, a urbanização está acontecendo cada vez mais em países de baixa renda. Em 1960, poucos países de baixa renda eram altamente urbanizados. Em 2014, um número muito maior desses países estava passando por uma rápida urbanização. Muitos dos países que experimentaram crescimento urbano e estagnação econômica estão localizados na África subsaariana.

Em terceiro lugar, enquanto a taxa de pobreza está caindo globalmente, um desafio-chave é o fato de que uma proporção sem precedentes de famílias de baixa renda está agora vivendo em cidades<sup>4</sup>. Da perspectiva dos governos municipais, isso representa um desafio significativo, pois, em números absolutos, a quantidade de famílias de baixa renda que vivem em áreas urbanas está crescendo. Apesar de o gráfico acima sobre a proporção de famílias de baixa renda que vive em áreas urbanas estar baseado em dados da Índia, esse padrão

também é encontrado em outros países do Sul global.

Por fim, as cidades do Sul global que, segundo estimativas, vão experimentar os maiores aumentos populacionais são as que têm os menores recursos *per capita* para enfrentar os desafios daí decorrentes<sup>5</sup>. Tal realidade torna cada vez mais difícil para as cidades oferecer acesso a serviços essenciais a todos os moradores urbanos. Nada menos que 70% dos moradores das cidades do Sul global podem estar desatendidos, sem acesso a um ou mais serviços essenciais: moradia, água e tratamento de esgoto, energia e transporte<sup>6</sup>. Por exemplo, em 2012, mais de 482 milhões de moradores urbanos não tinham acesso a combustíveis modernos e 131 milhões estavam privados de energia elétrica; em 2015, 140 milhões não tinham água limpa de fonte confiável<sup>7</sup>. Líderes municipais encontram-se divididos

entre atender às demandas imediatas e crescentes por serviços e tomar decisões de longo prazo que moldarão o ambiente construído.

Quando largas parcelas da população urbana sofrem com o acesso inadequado a serviços essenciais, surgem consequências econômicas e ambientais. O fornecimento inadequado de serviços prejudica a capacidade das pessoas de se tornarem economicamente produtivas e as desafia a cuidarem de si próprias de maneiras ineficientes e custosas, com risco de danos ao meio ambiente. Esta questão é universal, afetando grande parte da população em cidades do Sul global. Isso representa um desafio, mas também oferece uma oportunidade para desenvolver novas abordagens para o fornecimento de serviços que sejam mais acessíveis, alcancem mais pessoas e sejam ambientalmente menos danosas que as soluções tradicionais desenvolvidas no Norte global.

Diante dessa realidade, e levando em conta a diversidade das cidades, desenvolveu-se aqui um novo enquadramento que divide as cidades em quatro categorias, com base em sua produtividade econômica e expectativa de crescimento populacional entre 2015 e 2030: cidades em *dificuldade*, *emergentes*, *promissoras* e em *estabilização*. Tanto cidades em dificuldade quanto emergentes têm hoje um PIB *per capita* relativamente baixo em comparação com cidades promissoras e em estabilização. Cidades em dificuldade estão propensas a experimentar um crescimento populacional mais acelerado que o econômico. Cidades emergentes têm projeções positivas quanto a experimentarem crescimento econômico superior ao populacional. O *Relatório World Resources: Rumo a Uma Cidade Mais Igualitária* tem como foco cidades emergentes e em dificuldade, uma vez que a escala projetada em infraestrutura e serviços necessários para aquelas cidades cria uma oportunidade importante de alterar suas trajetórias de desenvolvimento.

O relatório examina se o acesso equitativo a serviços essenciais conduzirá a uma cidade economicamente mais produtiva e ambientalmente mais sustentável. O relatório explora abordagens práticas para o fornecimento de serviços como moradia, água e tratamento de esgoto, energia e transporte. Através de uma série de trabalhos para discussão, o Relatório World Resources examina abordagens setoriais específicas que têm funcionado em cidades ao redor do mundo e investiga como essas práticas podem ajudar outras cidades a fazer melhores escolhas.

Mais especificamente, o relatório inclui pesquisas sobre como as cidades podem oferecer a um número crescente de habitantes abrigo seguro e acessível, localizado perto de oportunidades econômicas e de equipamentos urbanos. Ele investiga a eficácia, a longo prazo, de políticas como a melhoria de assentamentos informais, apoio ao mercado de locações imobiliárias em áreas centrais da cidade e uso

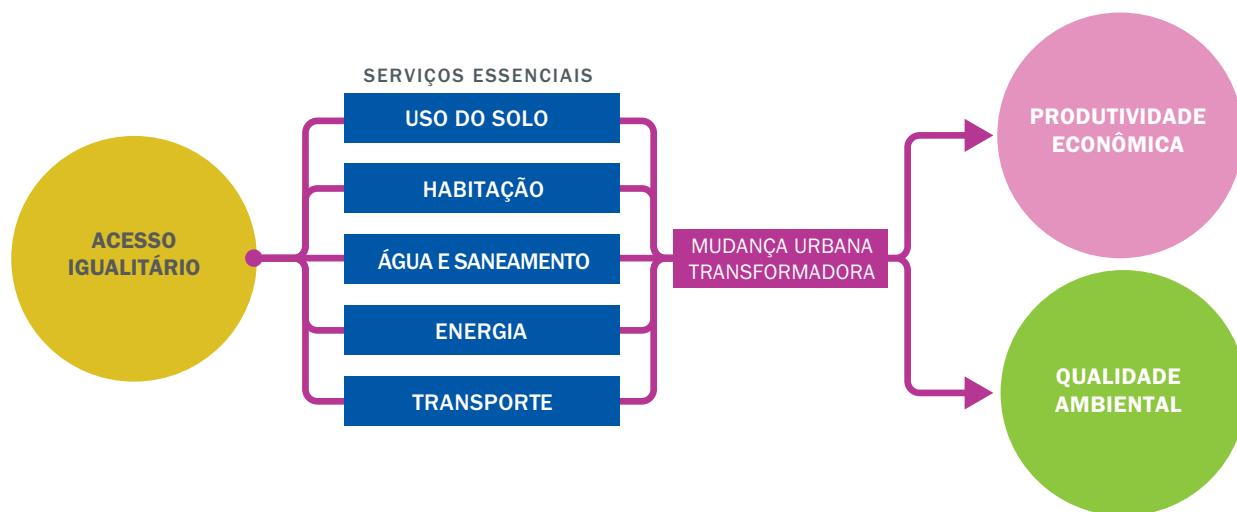
## ***Nossa pesquisa examina se as abordagens que priorizam a população desatendida trarão benefícios econômicos e ambientais para todos os habitantes da cidade.***

mais criativo de terrenos subutilizados. Ele examina, ainda, como as cidades podem atender crescentes demandas energéticas através de melhorias no acesso a combustíveis modernos, fornos de cozinha mais limpos e eficientes e geração distribuída de energia renovável. E em termos de transporte, o Relatório World Resources analisa como as cidades podem evitar decisões centradas em automóveis particulares e apoiar o transporte público, a pé e de bicicleta para todos. Esta pesquisa examina se as abordagens que priorizam a população desatendida trarão benefícios econômicos e ambientais para todos os habitantes da cidade.

Abordagens setoriais específicas são um começo, mas não são suficientes. Para construir cidades promissoras, são necessárias políticas que transcendam o pensamento setorial isolado e as soluções fragmentadas. Através de uma análise preliminar de dois estudos de caso, Medellín e Surat, observa-se que a transformação urbana abrange algumas características comuns: uma forte coalizão de agentes de transformação urbana que compartilham uma visão comum e enfrentam com sucesso um problema estrutural, desencadeando um ciclo de mudanças positivas; uma disponibilidade de recursos financeiros para implementar reformas ambiciosas; e um comprometimento político de longo prazo. Apesar dessas características comuns, não há um caminho unificado para todas as cidades. Por meio de uma série de estudos de caso mais aprofundados, em nível municipal, será levantada a questão: o que é possível aprender a partir da análise preliminar dos estudos de caso bem sucedidos, a fim de acelerar a transformação em outras cidades?

Medellín, na Colômbia, passou de capital mundial dos assassinatos à condição de cidade promissora. Em primeiro lugar, ela melhorou os serviços às comunidades desatendidas através de projetos criativos, que incluíram a construção de um sistema de teleféricos para conectar comunidades isoladas em uma encosta de morro ao centro da cidade. O sucesso desse e de outros projetos de desenvolvimento urbano ajudaram o governo municipal a construir uma coalizão com líderes políticos e o setor privado.

Figura ES-2 | Acesso igualitário como ponto de entrada para cidades sustentáveis



Isso, por sua vez, alavancou mudanças em toda a cidade, como a inauguração de novas escolas, novos parques e um museu, assim como mudanças na política habitacional que regularizaram moradias informais. Não há um fator isolado que explique a transformação em Medellín; mais precisamente, trata-se de um conjunto de fatores que se reforçaram mutuamente.

Em Surate, na Índia, um surto de peste bubônica induziu uma mudança no sistema de saúde e acionou o gatilho para a transformação urbana. O governo municipal iniciou esforços de limpeza vigorosos, mudanças na gestão de resíduos e sistemas de água e um novo monitoramento da saúde pública. Essas reformas foram acompanhadas de mudanças nos processos de governança e orçamento, e reforçadas por uma forte liderança municipal e pela construção de coalizões com grupos do setor privado e da sociedade civil. O resultado foi a transformação de outras áreas, como a gestão de risco de inundações e a construção de uma resiliência ao clima.

Esta pesquisa prevê que o resultado da mudança transformadora será uma cidade mais igualitária. À medida que os trabalhos do Relatório World Resources se desdobram ao longo do próximo ano, espera-se criar um movimento social e político de agentes de transformação urbana que trabalhem em direção a esse resultado. Apresenta-se o convite a formadores de opinião, atores governamentais, setor privado e sociedade civil a imaginar cidades que possam ser melhores para todos. Os trabalhos para discussão do WRI vão destacar abordagens práticas para oferecer acesso equitativo a serviços essenciais enquanto meio de transformar cidades, conforme ilustrado na figura ES-2. Os estudos de caso de nível municipal vão oferecer um entendimento melhor sobre como viabilizar transformações mais amplas e ambiciosas em toda a cidade. Sem o acesso igualitário a serviços essenciais, as cidades podem não ser capazes de alcançar a qualidade de vida, a produtividade econômica e a sustentabilidade ambiental elevadas que todos desejam.

*Sem acesso igualitário a serviços essenciais, as cidades podem não ser capazes de alcançar a qualidade de vida, a produtividade econômica e a sustentabilidade ambiental elevadas que todos desejam.*

## I. ENQUADRANDO O RELATÓRIO WORLD RESOURCES

Desde os primeiros aglomerados urbanos, as cidades têm sido centros de criatividade, produtividade e inovação. A ascensão das cidades resultou em especialização econômica e economias de escala. A concentração de riqueza daí resultante libertou muitas pessoas de uma ênfase exclusiva na satisfação de suas necessidades básicas de subsistência. A riqueza, a diversidade sociocultural e o intercâmbio de ideias que florescem nas cidades criaram as condições que embasam relevantes movimentos artísticos, intelectuais, políticos e sociais. Essa promessa de prosperidade econômica e efusão cultural continua a estimular a migração do meio rural para o urbano. Há muitos exemplos internacionais de cidades bem planejadas e bem geridas, onde a qualidade de vida é elevada para a vasta maioria dos seus habitantes. Exemplos incluem Copenhague, Nova York, Singapura, Sydney, Vancouver e Yokohama. Há também muitos exemplos de cidades, como Bangkok, Bogotá, Bombaim e Nairóbi, que são menos planejadas, mais caóticas, mas mesmo assim igualmente vibrantes.

As cidades e seus líderes políticos nunca receberam tanta atenção internacional como hoje, e agora é amplamente reconhecido que elas têm um papel central na economia global, na ação climática e no futuro comum da humanidade<sup>8</sup>. Os 193 estados-membros das Nações Unidas adotaram os históricos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 11) em setembro de 2015, com um objetivo urbano independente (ODS 11) focado em cidades e comunidades sustentáveis<sup>9</sup>. A conferência Habitat III sobre cidades promove "um novo modelo de desenvolvimento urbano que seja capaz de integrar todas as facetas do desenvolvimento sustentável para a promoção da equidade, do bem-estar e da prosperidade universal"<sup>10</sup>. O texto da Habitat III (a Nova Agenda Urbana) estabelece uma perspectiva para as cidades nos próximos 20 anos<sup>11</sup>. Simultaneamente, o cumprimento da Nova Agenda Urbana e dos ODS requerem que as cidades estejam empoderadas com um conhecimento que apoie ações decisivas locais. O Relatório World Resources busca oferecer esse conhecimento.

Pesquisas e progressos recentes nas pautas globais indicam que há um consenso crescente sobre várias questões-chave que orientam a maneira como as cidades devem se desenvolver<sup>12</sup>. A Nova Economia do Clima estabelece que só é possível fazer crescer a economia e cumprir metas climáticas se construirmos e gerirmos as cidades de modo diferente<sup>13</sup>. A Nova Agenda Urbana destaca o papel central da gestão da expansão urbana e da acessibilidade à moradia e a serviços essenciais como "alavancas da mudança"<sup>14</sup>. Priorizar o fornecimento de serviços e infraestrutura é um componente-chave de uma

estratégia urbana de longo prazo que considere o desenvolvimento econômico e social ao lado da proteção ambiental<sup>15</sup>.

Estima-se que o número de pessoas que vivem nas cidades em todo o mundo deve aumentar em 2,5 bilhões até 2050, com mais de 90% desse aumento localizado na Ásia e na África<sup>16</sup>. Em muitas dessas cidades, o crescimento da população urbana vai superar o crescimento econômico. Essa tendência está combinada à "urbanização da pobreza", o que significa que uma porção maior da população mundial de baixa renda agora reside em áreas urbanas<sup>17</sup>. Muitas dessas cidades registram hoje alguns dos mais baixos orçamentos municipais *per capita*. Em resposta, o Relatório World Resources oferece estratégias práticas e viáveis para abordar esses desafios. Agora é o momento em que essas cidades têm a oportunidade de tomar decisões que evitem um atrelamento a padrões insustentáveis de desenvolvimento urbano.

A qualidade de vida dos habitantes urbanos e a extensão das oportunidades que eles terão de prosperar e serem produtivos dependem de seus níveis de acessibilidade a serviços urbanos essenciais, confiáveis e seguros, como uso do solo, habitação, água e tratamento de esgoto, energia e transporte. Amplos segmentos da população urbana em algumas das regiões que mais rapidamente se urbanizam no mundo, como o Sul da Ásia e a África subsaariana, estão atualmente desatendidos nessas áreas. Falhas no fornecimento desses serviços levam ao autofornecimento ilegal, informal ou não regulamentado por parte de residentes de diferentes grupos de renda, impondo altos custos individuais e sociais e resultando em ineficiência, degradação ambiental e problemas de saúde pública. Muitas cidades do Sul global enfrentam restrições de recursos e de capacidade administrativa, o que significa que a falha nos serviços urbanos tende a se agravar com o rápido aumento da população urbana projetado para as próximas décadas.

Neste relatório do WRI, cidades sustentáveis são vistas pelas lentes de três esferas interligadas: economia, meio ambiente e equidade (Quadro 1)<sup>18</sup>, cuja análise se inicia colocando o acesso equitativo aos serviços urbanos como porta de entrada para a sustentabilidade urbana<sup>19</sup>. Escolhemos essa porta de entrada por três razões. Em primeiro lugar, há um entendimento limitado acerca de como alcançar, simultaneamente, a sustentabilidade urbana e a equidade<sup>20</sup>. Em segundo lugar, caso não se leve em consideração a equidade, há evidências de que o crescimento econômico provavelmente ocorrerá de forma desfavorável à população de baixa renda e às economias informais crescentes e persistentes em muitas cidades em rápido crescimento<sup>21</sup>. O padrão de urbanização na América Latina ao longo dos últimos 30 anos ilustra bem esse ponto. Em terceiro lugar, o aumento global da desigualdade urbana

e as repercussões políticas negativas a ela associadas tornam a equidade uma porta de entrada particularmente significativa para líderes municipais e governos nacionais que busquem permanecer no poder.

Tomando a equidade como ponto de ingresso, o Relatório World Resources foca no modo como as cidades fornecem acesso aos serviços urbanos essenciais. Por meio de uma série de trabalhos para discussão (listados no Anexo), investiga-se: Como as cidades podem gerir a expansão urbana? Como elas podem oferecer abrigo seguro e acessível a um número crescente de moradores e, ao mesmo tempo, garantir o acesso a oportunidades econômicas? Como as cidades podem proteger suas bacias hidrográficas e fornecer água potável confiável e acessível e tratamento de esgoto aos domicílios? Como elas podem acompanhar a crescente demanda energética e, ao mesmo tempo, ampliar a acessibilidade a fontes de energia limpas, acessíveis e confiáveis? E como podem encarar os desafios dos congestionamentos e do transporte público? A figura 1 ilustra como este relatório aborda o conceito de equidade para ingressar na sustentabilidade urbana.

Se as cidades querem fazer progressos significativos nos ODS, no Acordo de Paris da UNFCCC (Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima) e na Nova Agenda Urbana, elas precisarão se transformar de uma maneira significativa, que transcenda

mudanças em um único setor. Para melhor entender como a transformação urbana acontece, o Relatório World Resources examina uma série de estudos de caso em municípios.

Os destaques referentes a dois casos preliminares são apresentados neste trabalho<sup>25</sup>. A expressão "mudanças urbanas transformadoras" é definida como uma reorientação fundamental no modo como as cidades estão se desenvolvendo. A transformação urbana é um movimento municipal: ele modifica as dinâmicas de poder, a liderança política e as instituições que interferem no modo como a cidade funciona. Isso requer um amplo processo de mudanças positivas, transversais e sustentadas, que melhoram a economia e o meio ambiente para toda a cidade. Os exemplos preliminares apresentados neste trabalho, assim como os estudos de caso mais aprofundados, não são "melhores práticas". Parte-se do pressuposto de que toda mudança terá elementos progressivos e regressivos e toda cidade está propensa a experimentar dificuldades, retrocessos e começos ruins. Os estudos de caso buscam discernir se há um padrão na forma como uma mudança transformadora se inicia, se desdobra e é finalmente institucionalizada.

Com base na análise dos exemplos preliminares de transformação urbana e em uma revisão mais ampla da literatura, três fatores-chave emergem: governança, finanças, planejamento e gestão urbanos. A governança é importante porque abrange a estrutura de tomada

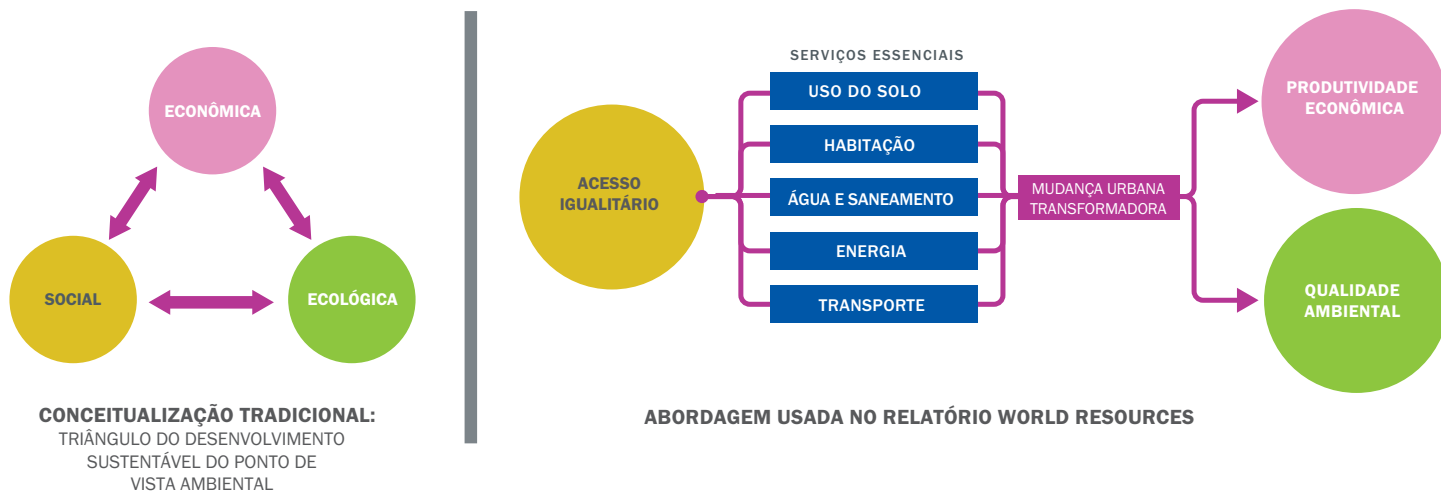
## Quadro 1 | As Esferas Interligadas da Economia, do Meio Ambiente e da Equanimidade em Cidades Sustentáveis

A importância dessas esferas foi sublinhada pela adoção dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU e pelo Acordo de Paris na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima (UNFCCC). Em razão da natureza interdependente dessas três áreas, as cidades não podem alcançar e sustentar progressos em qualquer delas sem, simultaneamente, tratar das outras duas. Alcançar progressos nas três áreas permanece um desafio mesmo para a mais bem-dotada e capaz das cidades. Nas partes do mundo em urbanização acelerada, líderes municipais estão debatendo-se com uma população crescente e um número progressivo de pessoas de baixa renda residindo em áreas urbanas<sup>22</sup>. Buscar exemplos de soluções ambientalmente sustentáveis entre cidades

que se urbanizaram primeiro tem limitações, pois essas cidades seguiram um caminho de desenvolvimento baseado no uso intensivo de recursos. Elas consomem energia e água e emitem gases do efeito estufa em taxas muitas vezes maiores que as de suas homólogas nas áreas em rápida urbanização hoje. É verdade que as cidades no Norte global alcançaram níveis inéditos de oferta de serviços, mas a que custo? Muitas dessas cidades tomaram decisões referentes ao uso do solo e fizeram investimentos em infraestrutura que as atrelaram a padrões insustentáveis de consumo de recursos e a custosas trajetórias de desenvolvimento urbano futuro<sup>23</sup>. Os exemplos incluem zoneamentos que situaram terrenos residenciais longe de mercados e oportunidades de emprego, investimentos em

infraestrutura que favorecem a propriedade privada de automóveis em detrimento de sistemas de transporte público e sistemas de esgoto baseados na água. Em relação ao desenvolvimento urbano equitativo, o crescimento econômico não é uma solução simples. Os benefícios do crescimento muitas vezes não são igualmente distribuídos e a desigualdade tem o potencial de minar esses ganhos e ameaçar a estabilidade política<sup>24</sup>. A maneira como as cidades crescem e respondem à desigualdade será indissociável para a definição de seu futuro. Para um futuro sustentável, as cidades precisam oferecer oportunidades e uma elevada qualidade de vida a todos os segmentos da sociedade.

Figura 1 | Uma nova abordagem conceitual para alcançar cidades sustentáveis



Fonte: Serageldin, 1994: 2.

de decisões e políticas governamentais dos níveis local ao nacional, bem como o papel das organizações da sociedade civil e a extensão da participação pública.

Finanças e fundos de custeio referem-se aos recursos financeiros de que a cidade precisa para fazer a mudança acontecer. Isso inclui o acesso ao capital, as transferências financeiras de níveis superiores de governo, o engajamento com o setor privado e as receitas municipais (p. ex., contribuições orçamentárias, impostos, tarifas e taxas de utilização). Planejamento e gestão urbanos referem-se à capacidade de uma cidade de planejar e gerir o ambiente urbano ao longo do tempo. Isso inclui a habilidade de construir em torno de si uma perspectiva comum, de criar um processo participativo relevante, de implementar planos e reformas de políticas urbanas e fazer cumprir a regulamentação de maneira transparente, responsável e receptiva aos moradores.

Através de uma série de trabalhos para discussão, o Relatório World Resources explora as seguintes questões: O acesso equitativo a serviços de qualidade poderia melhorar a economia e o meio ambiente da cidade como um todo?

Para responder a essa questão, o relatório analisa como as abordagens que buscam atender às necessidades da população urbana desatendida afetam a economia e o meio ambiente de toda a cidade. A população urbana desatendida é composta por aqueles moradores que não têm acesso a um ou a mais de um serviço essencial. O Relatório World Resources concentra-se em áreas de ação prioritária – nas quais as cidades precisam tratar de necessidades urgentes de serviços e tomar a maior cautela para evi-

tar o atrelamento a formas insustentáveis de desenvolvimento urbano no longo prazo. O objetivo desta pesquisa é criar um movimento entre agentes de mudança urbana (políticos e servidores públicos em todos os níveis de governo, representantes da sociedade civil e empresários) que tenham o poder de governar, moldar e construir cidades de modo diferente. Para este fim, a série de trabalhos para discussão vai tratar de deficiências críticas de conhecimento em três áreas:

- O exame de como a resposta às necessidades da população urbana desatendida pode contribuir para melhores economia e meio ambiente para toda a cidade.
- A análise de um conjunto de estudos de casos a fim de entender como ocorre o processo mais amplo de transformação do município, partindo dessas áreas prioritárias.
- A análise de três fatores relativos à transformação de setores específicos e também do município como um todo: governança, finanças e a capacidade de planejar e gerir o desenvolvimento urbano.

Este primeiro trabalho enquadra as questões presentes na série de trabalhos para discussão. Ele é dividido em nove seções. A primeira introduz o Relatório World Resources e justifica o foco em cidades mais igualitárias. Nas seções II e III, propõe-se um novo modo de categorização das cidades, baseado na produtividade econômica, e apresentam-se quatro caminhos nos quais se projetam cenários diferentes de urbanização nas próximas décadas. A seção IV expressa o dilema que as cidades enfrentam ao tomarem decisões

sobre a prestação de serviços essenciais, ao mesmo tempo em que buscam evitar efeitos que resultem no atrelamento insustentável. Na seção V, examina-se como a estrutura das cidades cria uma insuficiência nos serviços urbanos que influi negativamente na qualidade de vida de todos os moradores. A seção VI investiga como a insuficiência nos serviços urbanos afeta a economia e o meio ambiente. Em seguida, para ilustrar o conceito de mudança urbana transformadora, analisam-se na seção VII as experiências de duas cidades muito diferentes, Medellín, na Colômbia, e Surat, na Índia. A seção VIII destaca três fatores que têm o potencial de apoiar mudanças tanto setoriais quanto transformadoras: governança, finanças e a capacidade de planejar e gerir mudanças. Finalmente, na seção IX, discute-se como o Relatório World Resources contribuirá para fazer da cidade mais igualitária uma realidade.

## II. UMA NOVA CATEGORIZAÇÃO DE CIDADES FOCADA NA PRODUTIVIDADE ECONÔMICA

Em primeiro lugar, propõe-se uma nova maneira de categorizar cidades, reconhecendo sua heterogeneidade ao redor do mundo, que contribua para uma melhor compreensão dos desafios que as cidades enfrentarão nos próximos anos. O WRI acredita que a urbanização no futuro vai divergir dos padrões do passado e, na próxima seção, serão destacadas quatro maneiras como a urbanização está propensa a mudar.

Antes de iniciar a análise dos padrões de urbanização, é importante notar que não há uma definição universalmente aceita acerca do que constitui uma área urbana. Por cidade, normalmente se entende uma área geográfica limitada a uma fronteira política, jurisdicional ou administrativa. Muitas áreas urbanas contíguas ou aglomerações urbanas, contudo, estendem-se bastante além dos limites jurisdicionais de uma cidade. A maioria dos países define áreas urbanas segundo um único critério populacional ou de densidade demográfica. Muitos países adotam um limiar baixo para identificar áreas urbanas. Por exemplo, os Estados Unidos definem um agrupamento urbano como uma área que contenha ao menos 2.500 habitantes<sup>26</sup>. A adoção de limiares tão baixos cria milhares de pequenos centros urbanos que carecem dos atributos tipicamente associados às cidades.

As análises estão primariamente baseadas em três fontes de dados: World Urbanization Prospects (Nações Unidas, 2014), World Development Indicators (Banco Mundial, 2016) e os bancos de dados Oxford Economics (Oxford Economics, 2016). O limiar populacional geral adotado no banco de dados do Oxford Economics é cerca

de 400 mil habitantes<sup>27</sup>. O banco de dados cobre a lista da ONU de aglomerações urbanas com pelo menos 750 mil habitantes e algumas outras cidades "estrategicamente" importantes, como capitais de países<sup>28</sup>.

Há importantes ressalvas com relação às análises urbanas comparativas apresentadas abaixo. Em primeiro lugar, grande parte dos dados derivam de censos nacionais, e muitos países não promovem censos há mais de uma década<sup>29</sup>. Em segundo lugar, todas as projeções são baseadas em padrões históricos. Fatores como conflitos, pandemias, migrações, mudanças climáticas, recessões econômicas, desastres naturais, entre outros, podem influenciar a urbanização futura, mas não são considerados nas projeções. Em terceiro lugar, quando as cidades são agrupadas em categorias amplas para o propósito de comparações e generalizações, a diversidade é silenciada e as nuances são perdidas<sup>30</sup>. Por exemplo, sabemos que dentro de muitos países há tremendas diferenças entre cidades primárias e secundárias. Com estas ressalvas em mente, seguimos com cautela na categorização das cidades.

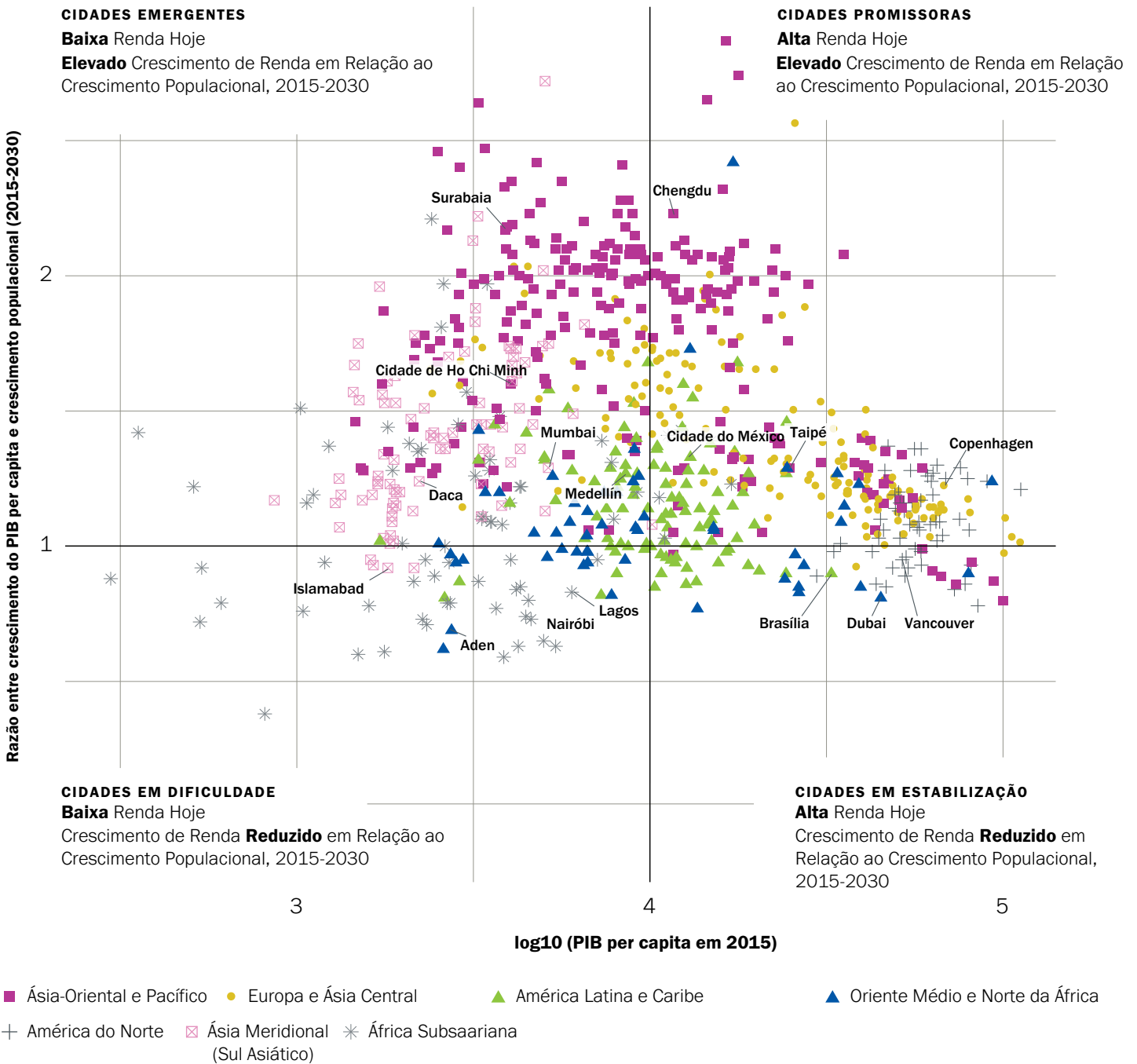
### Foco nas Cidades Emergentes e em Dificuldade

Propõe-se uma nova forma de categorização de modo a destacar um subconjunto de cidades nas quais o Relatório World Resources estará focado. Categorizar as cidades por sua renda atual e pela população e crescimento econômico projetados para o futuro ajuda a identificar tanto as cidades que possivelmente vão encarar os maiores desafios no fornecimento de serviços urbanos, quanto aquelas que terão a oportunidade de escapar do atrelamento a padrões insustentáveis de desenvolvimento urbano. O PIB *per capita* atual é adotado como indicador da potência econômica atual de uma cidade. Combina-se isso com o PIB *per capita* projetado entre 2015 e 2030, relativo ao crescimento populacional urbano projetado para o mesmo período (Figura 2). Postula-se que essas sejam boas medidas acerca do quanto a base de recursos de uma cidade pode bem servir sua população no futuro. Essas duas medidas permitem distribuir as cidades em quatro categorias: *em dificuldade*, *emergentes*, *promissoras* e *em estabilização*.

A figura 2 mostra a categorização de cidades com base em sua renda atual e na renda e crescimento populacional projetados. O eixo X mostra o PIB *per capita* de uma cidade em 2015 (log10). O eixo Y reflete a proporção do PIB *per capita* relativo ao crescimento populacional para o período de 2015 a 2030<sup>31</sup>. A maioria das cidades tem uma projeção de crescimento do PIB *per capita* superior à de crescimento populacional, mas há muitas cidades, particularmente na



Figura 2 | **Categorização das cidades com base na produtividade econômica atual e projetada**



Observação: n = 769. O valor do eixo y é:  $(\text{PIB per capita}_{2030} / \text{PIB per capita}_{2015}) / (\text{População}_{2030} / \text{População}_{2015})$ .

A linha vertical indica o valor mediano do PIB per capita e a linha horizontal indica um valor de índice de 1.

Fontes: Oxford Economics, 2016; classificação de países do Banco Mundial.

África, onde a taxa de crescimento populacional projetada deve ser maior que a do PIB *per capita* (i.e., valores de índice menores que 1). Em regiões onde se espera um rápido aumento da população urbana, este crescimento populacional pode superar o econômico, reduzindo os benefícios que o crescimento econômico normalmente oferece.

As quatro categorias foram definidas nos seguintes termos:

**Cidades em Dificuldade** — Essas cidades têm hoje um baixo PIB *per capita* e uma proporção reduzida entre o PIB *per capita* e o crescimento populacional projetados entre 2015 e 2030, em comparação com outras cidades. Elas são classificadas como "em dificuldade" porque, em um futuro próximo, estarão propensas a experimentar um crescimento populacional mais acelerado que o crescimento do PIB *per capita*, apontando para uma iminente insuficiência de recursos. Ainda que esta categoria inclua predominantemente cidades da África subsaariana, também estão representadas algumas cidades do Oriente Médio e do Norte da África, e poucas cidades do Sul da Ásia, da América Latina e do Caribe. Exemplos específicos incluem Alexandria, Lagos, Nairóbi, Dar es Salaam, Kampala, Kinshasa, Áden, Islamabad e Tijuana.

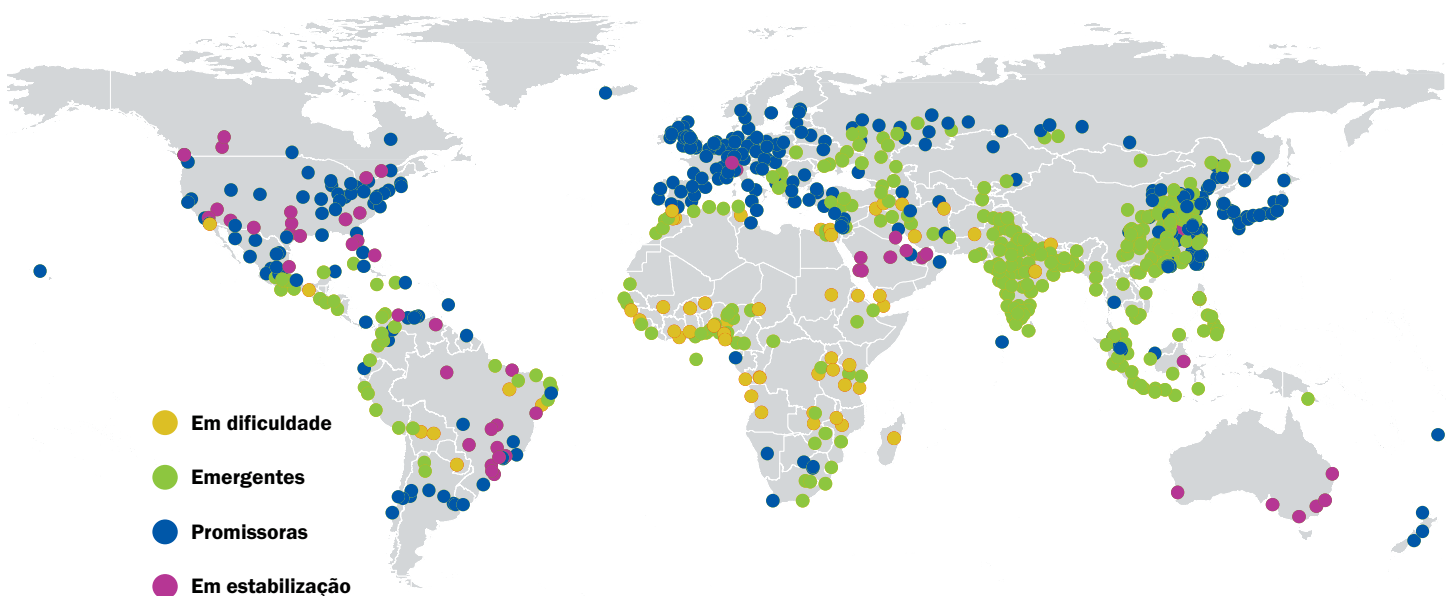
**Cidades Emergentes** — Essas cidades têm hoje um baixo PIB *per capita* e uma proporção elevada entre o PIB *per capita* e o crescimento populacional projetados entre 2015 e 2030, em comparação com outras cidades. Elas são classificadas como emergentes porque, apesar de sua pequena força econômica atual, suas projeções de crescimento econômico

são maiores que aquelas de crescimento populacional, apontando um aumento na produtividade econômica. Essas cidades estão mais propensas a superar as atuais restrições de recursos e fortalecer globalmente suas posições. A maioria das cidades nesta categoria estão no Leste da Ásia e no Pacífico e Sul da Ásia, com algumas na Europa e Ásia Central e também na América Latina e Caribe. Exemplos específicos incluem Surabaya, Cebu, Phnom Penh, Saigon, Hengshui, Fuyang, Belgrado, Tbilisi, Bombaim, Jaipur, Daca, Lima, Quito e Medellín.

**Cidades Promissoras** — Essas cidades têm hoje um alto PIB *per capita* e uma elevada proporção entre o PIB *per capita* e o crescimento populacional projetados entre 2015 e 2030, em comparação com outras cidades. Estão classificadas como promissoras porque hoje elas não apenas são economicamente fortes, mas projeta-se que seu crescimento econômico deva ultrapassar seu crescimento populacional urbano nos próximos anos. Essas cidades estão crescendo e prosperando. Cidades do Leste da Ásia, Europa e Ásia Central, América do Norte, América Latina e Caribe estão nesta categoria. Exemplos específicos incluem Pequim, Chengdu, Taipei, Bangkok, Berlim, Copenhague, Londres, Boston, Denver, Montreal, Belo Horizonte, Buenos Aires, Bogotá, Guadalajara e Cidade do México.

**Cidades em Estabilização** — Essas cidades têm hoje um alto PIB *per capita* e uma proporção reduzida entre o PIB *per capita* e o crescimento populacional projetados entre 2015 e 2030, em comparação com outras cidades. Elas são classificadas como "em estabilização" porque são economicamente fortes hoje, mas projeta-se que seu crescimen-

Figura 3 | **Cidades em dificuldade, emergentes, promissoras e em estabilização agrupadas regionalmente**



Observação: n=769 cidades.

Fonte: Oxford Economics, 2016.

to econômico seja mais reduzido que seu crescimento populacional, quando comparado a cidades emergentes ou promissoras. Nesse sentido, estas cidades estão em fase de estabilização e, em alguns casos, suas economias estão começando a encolher. São primariamente cidades da América do Norte, América Latina e do Oriente Médio que estão nesta categoria. Exemplos específicos incluem Toronto, Vancouver, Austin, Brasília, Curitiba, Ciudad Guayana, Dubai e Cidade do Kuwait.

Do total de cidades incluídas no banco de dados do Oxford Economics, categorizamos 4,8% como "em dificuldade" e 45,9% como "emergentes". Assim, pouco mais da metade das cidades incluídas naquele banco de dados entram em uma dessas duas categorias. O Relatório World Resources focará no subconjunto de cidades que estão em dificuldade ou emergindo porque estas têm a oportunidade de responder à demanda crescente por infraestrutura e serviços de maneiras distintas das cidades promissoras ou em estabilização.

A figura 3 mostra a distribuição geográfica das diferentes categorias de cidades. A maioria das cidades emergentes e em dificuldade estão localizadas na África, Ásia e América Latina.

### III. QUATRO DESAFIOS PARA CIDADES SUSTENTÁVEIS

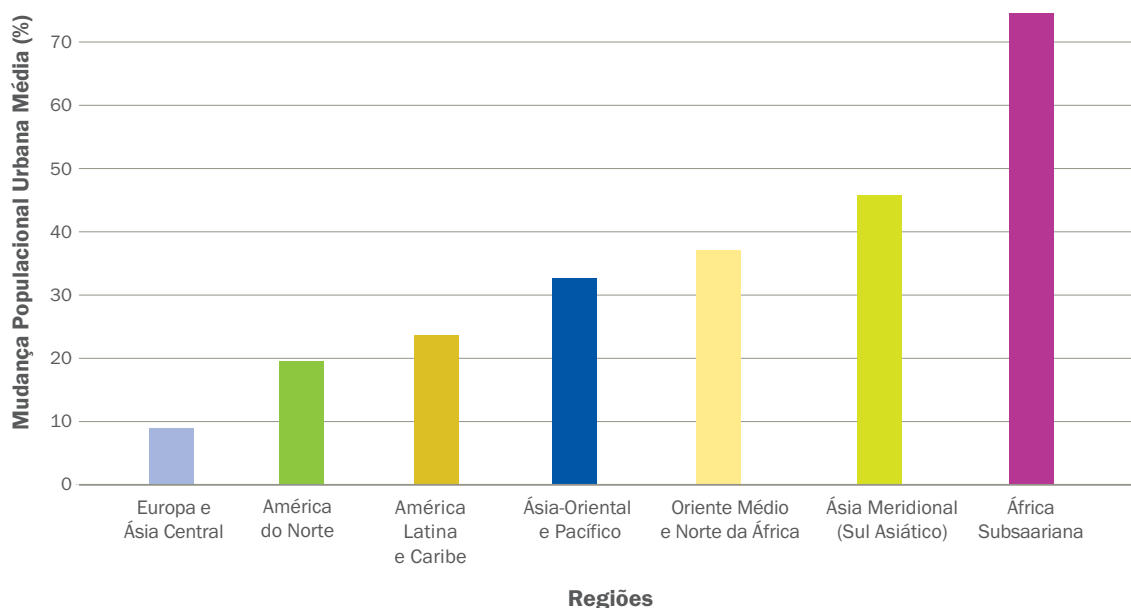
#### As mais altas taxas de Urbanização Estarão na África Subsaariana e no Sul da Ásia.

Os padrões de crescimento urbano estão mudando, com as mais altas taxas de urbanização deslocando-se do Norte para o Sul global. Os países de alta renda urbanizaram-se intensamente durante muitas décadas e são agora cerca de 80% urbanos, em média<sup>32</sup>. A partir de 1950, países de renda média-alta tiveram a mais acelerada urbanização e são hoje, em média, 63% urbanos<sup>33</sup>. Países de renda média-baixa urbanizaram-se mais lentamente e são hoje, em média, 39% urbanos, mas projeta-se que experimentarão as mais aceleradas taxas de urbanização no futuro<sup>34</sup>.

Estima-se que cerca de 90% do crescimento urbano em 2050 ocorrerá na Ásia e África<sup>35</sup>. Essa projeção significa que 52% da população urbana total do mundo estará vivendo na Ásia e 21%, na África – com 11% na América Latina, 9% na Europa e 6% na América do Norte<sup>36</sup>. As figuras 4 e 5 mostram a mudança percentual projetada na população urbana ao longo das regiões entre 2015 e 2030.

Tanto a África subsaariana quanto a Ásia estão se urbanizando rapidamente, mas a natureza de seu crescimento urbano é distinta.

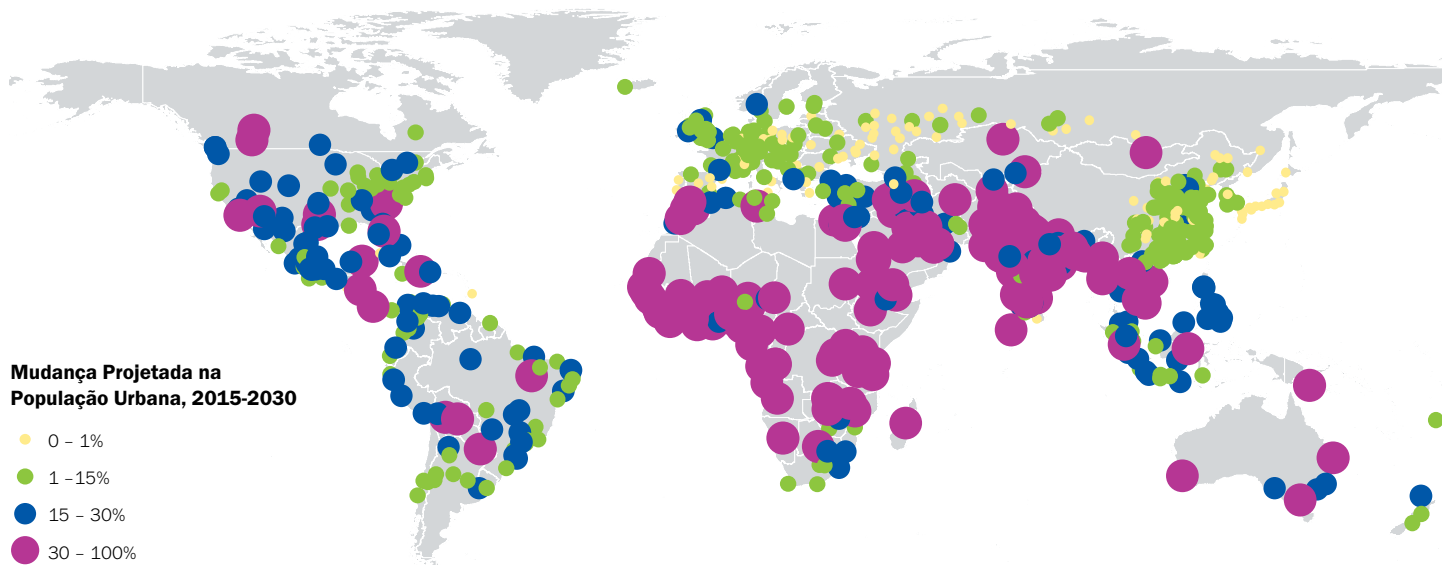
Figura 4 | **Projeção que a África Subsaariana e Ásia Meridional tenham o maior crescimento percentual em termos de populações urbanas entre 2015 e 2030**



Observação: n=1.692 aglomerações urbanas: EAC (302), AN (151), ALC (206), AOP (546), OMNA (130), AM (207), AS (150).

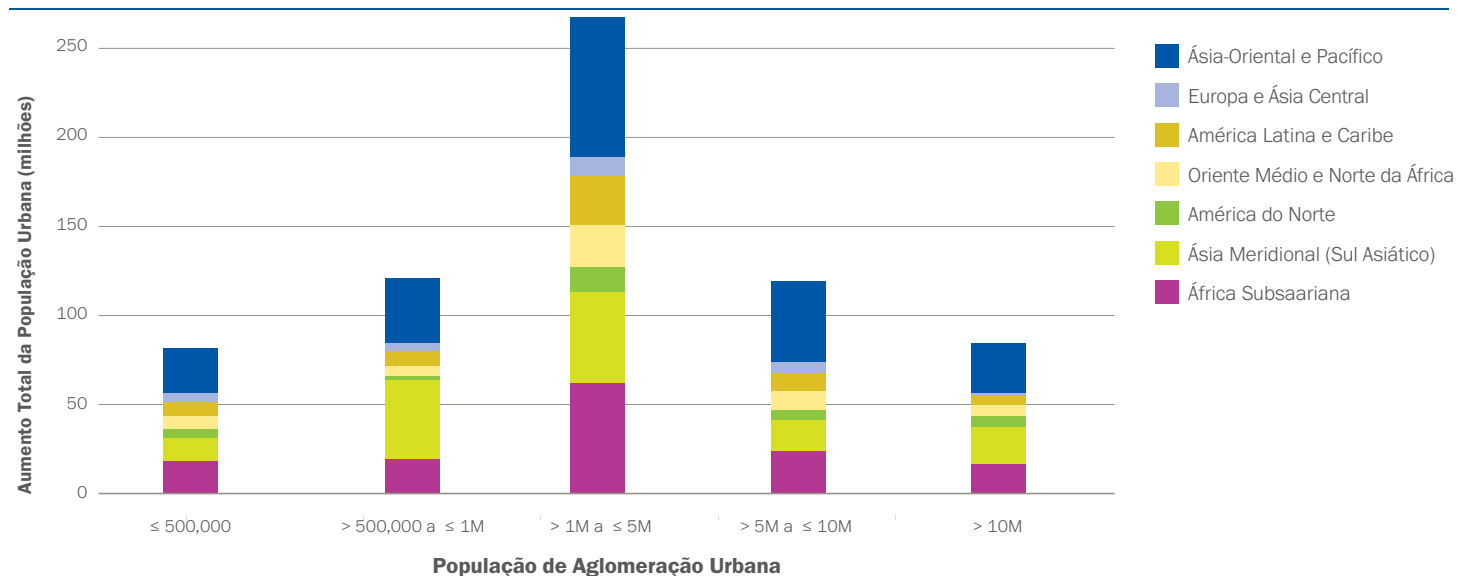
Fontes: Oxford Economics, 2016; Nações Unidas, 2014; classificação de países do Banco Mundial.

Figura 5 | Mudanças projetadas na população urbana por região, 2015-2030 (%)



Observação: n=769 cidades.  
 Fonte: Oxford Economics, 2016.

Figura 6 | Projeção que aglomerações urbanas na Ásia Oriental, Ásia Meridional (Sul Asiático) e África Subsaariana tenham o maior aumento da população urbana em termos absolutos, 2015-2030



Observação: n = 1.692 aglomerações urbanas (populações ≥ 300.000 habitantes)  
 Fontes: Nações Unidas, 2014; classificação de países do Banco Mundial.

De 2000 a 2010, o êxodo rural foi responsável por cerca de 30% do crescimento da população urbana na África subsaariana, enquanto o aumento natural respondeu por 70%<sup>37</sup>. No total, a taxa de crescimento da população urbana foi mais alta na África subsaariana que em qualquer outra região do mundo, alcançando 4% ao ano<sup>38</sup>. Em contraste, a contribuição do êxodo rural para o crescimento populacional urbano na Ásia inteira foi de quase 60%, enquanto o aumento natural respondeu por apenas 40%<sup>39</sup>. Populações urbanas na região continuam a crescer, mas a taxas decrescentes<sup>40</sup>.

Entre 2015 e 2030, projeta-se que os maiores aumentos na população urbana em termos absolutos ocorrerão no Leste da Ásia e no Pacífico (32% no total), Sul da Ásia (22%) e África Subsaariana (21%) – veja figura 6. A categorização de cidades exibida nas figuras 2 e 3 corrobora essa tendência. O crescimento médio da população urbana esperado entre 2015 e 2030 em cidades classificadas como "em dificuldade" é de cerca de 64%, enquanto a média de crescimento nas cidades classificadas como "emergentes" é de cerca de 18%.

Estima-se que aglomerações urbanas entre 1 milhão e 5 milhões de pessoas vão experimentar as mais altas taxas de aumento populacional total entre cidades de todas as dimensões durante o período mencionado.

## Diferentemente do Passado, Mais Países de Baixa Renda Estão se Urbanizando Hoje.

Historicamente, populações urbanas e renda cresceram juntas, num cenário em que as cidades se apresentavam como propulsoras de crescimento econômico, criatividade e empreendedorismo. Durante a Revolução Industrial, a urbanização foi impulsionada por avanços no transporte e pelos excedentes agrícolas<sup>41</sup>. Mais recentemente, contudo, a urbanização vem ocorrendo em muitos países onde a renda permaneceu estagnada, aumentando o número de nações urbanizadas de rendas baixa e média-baixa<sup>42</sup>. Em 1960, poucos países de baixa renda eram altamente urbanizados (figura 7). Em contraste, em 2014, mais países de baixa renda foram adicionados às fileiras de países altamente urbanizados e a relação entre renda nacional e urbanização enfraqueceu-se, embora permaneça significativa (figura 8).

As figuras 7 e 8 mostram regressões do PIB *per capita* conforme o percentual de urbanização por regiões do mundo. Cada um dos dados pontuais representa um país. Um valor mais baixo do coeficiente de determinação na figura 8 mostra uma relação mais fraca entre renda nacional e urbanização em 2014. As razões para esse novo padrão de urbanização são complexas e requerem alguma

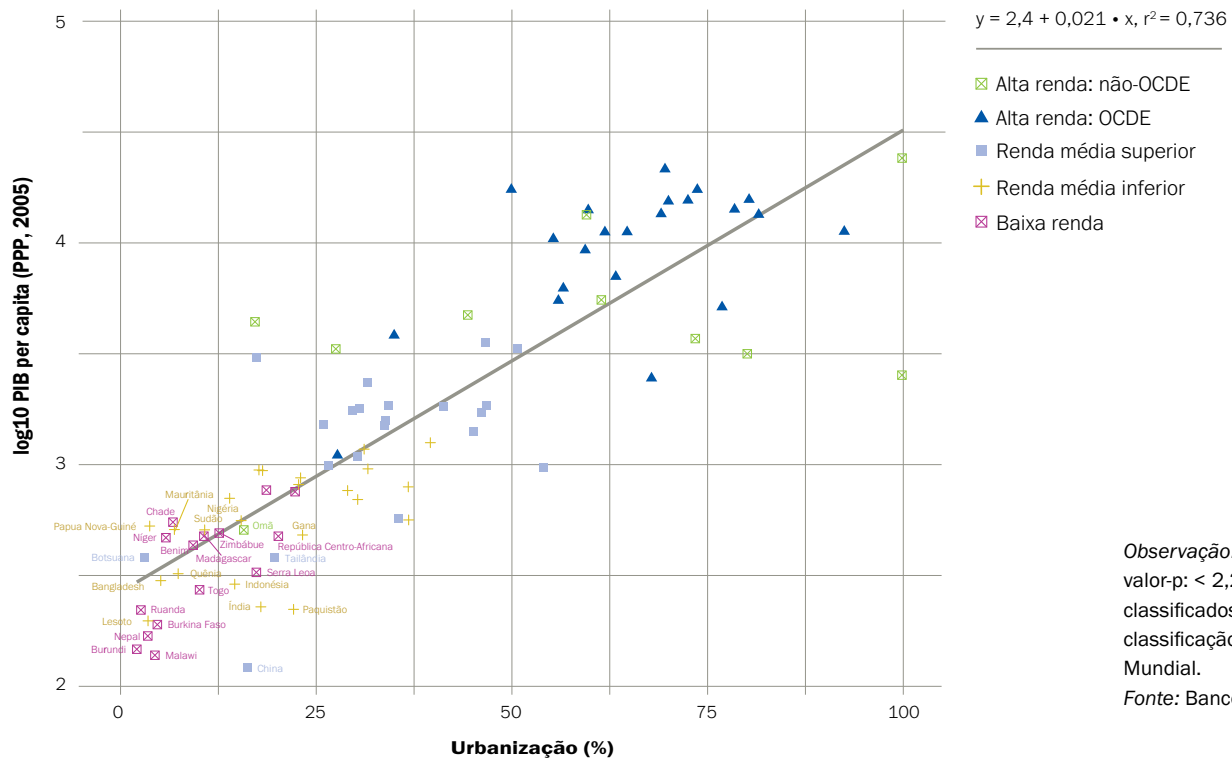
***Mais recentemente, contudo, a urbanização tem ocorrido em muitos países onde a renda permaneceu estagnada, aumentando o número de nações urbanizadas de rendas baixa e média-baixa. Em 1960, poucos países de baixa renda eram altamente urbanizados. Em contraste, em 2014, mais países de baixa renda foram adicionados às fileiras de países altamente urbanizados e a relação entre renda nacional e urbanização enfraqueceu-se, embora permaneça significativa.***

interpretação. Conduzindo uma análise similar, Glaeser atribui esse novo padrão de urbanização e a "explosão de megacidades pobres ao longo dos últimos 30 anos" a sistemas econômicos mais abertos, combinados com enfraquecimento agrícola<sup>43</sup>.

Muitos dos países mostrados na figura 8 que experimentaram crescimento urbano sem a elevação do PIB *per capita* estão localizados na África subsaariana. Vale a pena notar que é difícil obter uma imagem clara da urbanização da África, por algumas razões. Em primeiro lugar, alguns países da região não possuem dados de censos atuais. Em segundo lugar, muitos países africanos adotam um limiar populacional baixo para definir áreas urbanas e, assim, habitantes urbanos<sup>44</sup>. Além disso, alguns analistas acreditam que a África passou por um período de rápida urbanização nos anos 1950, 1960 e 1970, mas, desde então, muitos países do continente têm experimentado uma desaceleração na urbanização<sup>45</sup>.

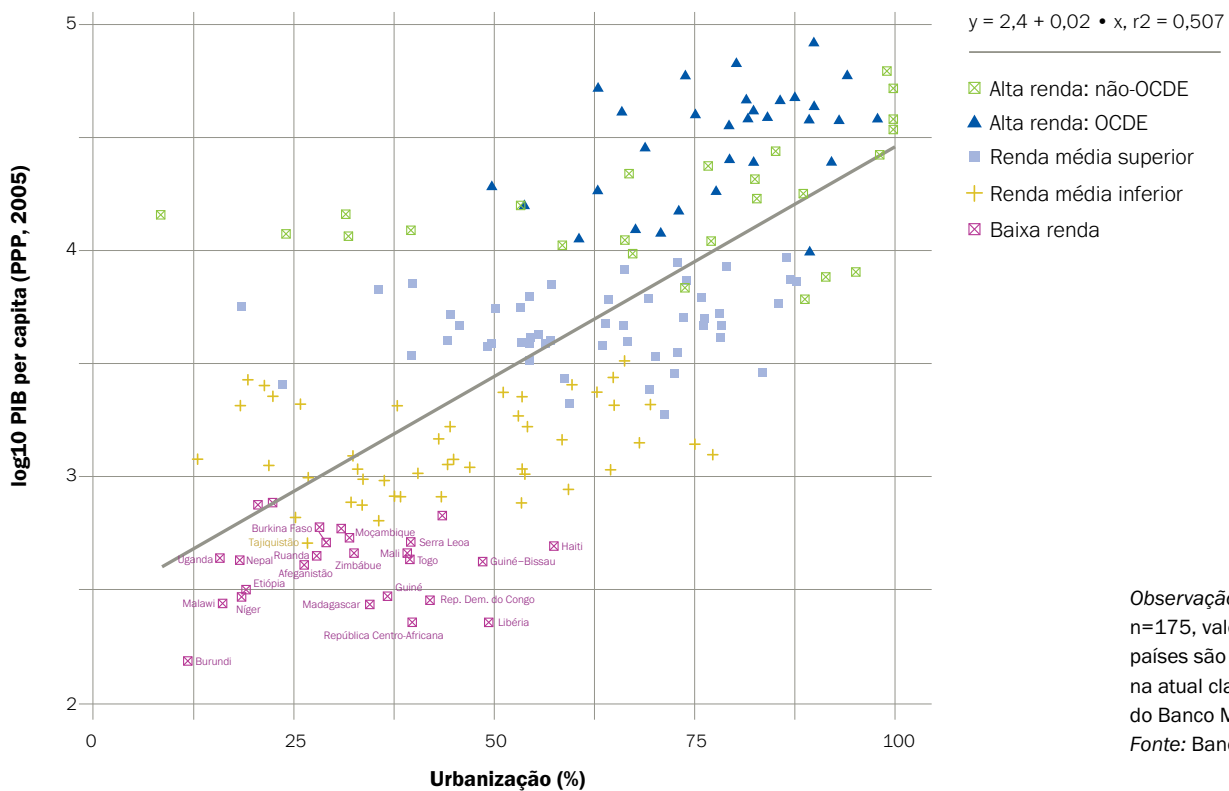
Retornando ao padrão de urbanização e estagnação econômica ilustrado na figura 8, uma análise recente da África subsaariana encontrou uma significativa relação negativa entre o percentual de pessoas vivendo nas maiores cidades e o crescimento econômico<sup>46</sup>. A baixa qualidade da infraestrutura urbana, especialmente de serviços essenciais, conduz a um efeito cumulativo de "deseconomias de congestão", que prevalece sobre os benefícios das econo-

Figura 7 | Poucos países de baixa renda eram altamente urbanizados em 1960



Observação: DPR=0,3213, n=88, valor-p: < 2,2e-16. Os países são classificados com base na atual classificação de países do Banco Mundial.  
Fonte: Banco Mundial, 2016.

Figura 8 | Mais países de renda baixa e média eram altamente urbanizados em 2014



Observação: DPR=0,4652, n=175, valor-p: < 2,2e-16. Os países são classificados com base na atual classificação de países do Banco Mundial.  
Fonte: Banco Mundial, 2016.

mias de aglomeração nesses países" 47. Dados os padrões descritos acima, conclui-se que países de baixa renda em processo de urbanização possivelmente vão ter dificuldades para acomodar o aumento na demanda por infraestrutura e serviços. A própria urbanização só se tornará uma alavanca para o crescimento econômico se acontecer de maneira a ampliar o acesso aos serviços que levam a cidades mais igualitárias.

## A proporção da população em situação de pobreza vivendo em áreas urbanas está aumentando no mundo todo

Um dos maiores desafios colocados às cidades é a "urbanização da pobreza", ou seja, mesmo com a pobreza global em declínio, uma proporção maior da população em situação de pobreza vive hoje em centros urbanos<sup>48</sup>. Um conjunto de dados único, coletados a partir de mais de 200 pesquisas realizadas com famílias em 90 países, mostra que o crescimento da pobreza em países em desenvolvimento é maior em áreas urbanas que em áreas rurais<sup>49</sup>.

O estudo revela que, apesar de três quartos da população mundial em situação de pobreza ainda viverem em áreas rurais, no decorrer do tempo a pobreza vem se urbanizando<sup>50</sup>. Entre 1993 e 2002, a população em situação de pobreza caiu em 100 milhões, devido à redução da pobreza rural, mas 50 milhões de novos pobres foram adicionados àqueles com renda de "US\$ 1 por dia" nas áreas urbanas<sup>51</sup>. No mesmo período, enquanto a proporção da população urbana em países desenvolvidos cresceu de 38% para 42%, a parcela da população urbana em situação de pobreza que recebe "US\$ 1 por dia" cresceu mais rápido, de 19% para 25%<sup>52</sup>. Em outras palavras, a população em situação de pobreza está se urbanizando mais rápido que a população como um todo<sup>53</sup>.

Alguns analistas concluem que a pobreza urbana pode ser ainda

**Um dos maiores desafios colocados às cidades é a "urbanização da pobreza", ou seja, mesmo com a pobreza global em declínio, uma proporção maior da população em situação de pobreza vive hoje em centros urbanos<sup>48</sup>**

maior do que esses números indicam, em razão das dificuldades de se analisarem gastos não relacionadas à alimentação, que são bastante importantes para a qualidade de vida de uma família urbana<sup>54</sup>.

A "urbanização da pobreza" pode ser explicada pelo êxodo rural (alguns migrantes escapam da pobreza, enquanto muitos não conseguem), pelo aumento natural da população em áreas urbanas e pelo "impacto da urbanização no padrão de vida daqueles que permanecem em áreas rurais", através das transferências financeiras<sup>55</sup>. Alguns especialistas consideram a urbanização como uma força positiva para o desenvolvimento, pois está associada ao declínio das taxas nacionais de pobreza. Contudo, sob a perspectiva das cidades, que precisam oferecer acesso igualitário a serviços de qualidade, essa é uma questão complexa. Apesar do crescimento da população em situação de pobreza em algumas cidades, a proporção de pessoas abaixo da linha da pobreza nessas mesmas cidades está em declínio<sup>56</sup>. Baseada em dados da Índia, onde a taxa de crescimento da população urbana era 27% entre 1993 e 2002, a tabela 1 ilustra bem esse ponto<sup>57</sup>.

O padrão de pobreza urbana no Sul global apresenta algumas diferenças geográficas importantes. Em primeiro lugar, a pobreza urbana cresceu mais rápido e é mais elevada na América Latina, ao passo que, no Leste da Ásia, ela é muito menor (menos de 10%), em razão da inclusão da China nessa categoria<sup>58</sup>. O nível de pobreza urbana na China, contudo, é possivelmente subestimado em razão

**Tabela 1. Medidas da Pobreza Urbana e Rural ("US\$ 1 por dia") em 1993 e 2002**

ANO	POPULAÇÃO EM SITUAÇÃO DE POBREZA (MILHÕES)			PROPORÇÃO ABAIXO DA LINHA DA POBREZA (PERCENTUAL)			PROPORÇÃO DE POBRES URBANOS (PERCENTUAL)
	URBANA	RURAL	TOTAL	URBANA	RURAL	TOTAL	
1993	242	1,038	1,280	13,8	36,6	28,0	18,9
2002	291	890	1,181	13,2	29,7	22,7	24,6

Nota: Dados da Índia.

Fonte: Ravallón et al., 2007c: 8.

do sistema *hukou* de registro de unidades familiares, que não permite a contagem de migrantes não registrados em áreas urbanas. Na Índia, pesquisas recentes mostram que o percentual da população urbana em situação de pobreza cresceu de 14% nos anos 1950 para algo entre 32% e 35% em 2012, a depender da linha de pobreza que for adotada<sup>59</sup>. A maneira como as cidades serão planejadas e construídas hoje e no futuro pode tanto mitigar a pobreza urbana quanto exacerbá-la.

## Cidades com os Maiores Desafios Têm os Menores Recursos *Per Capita*

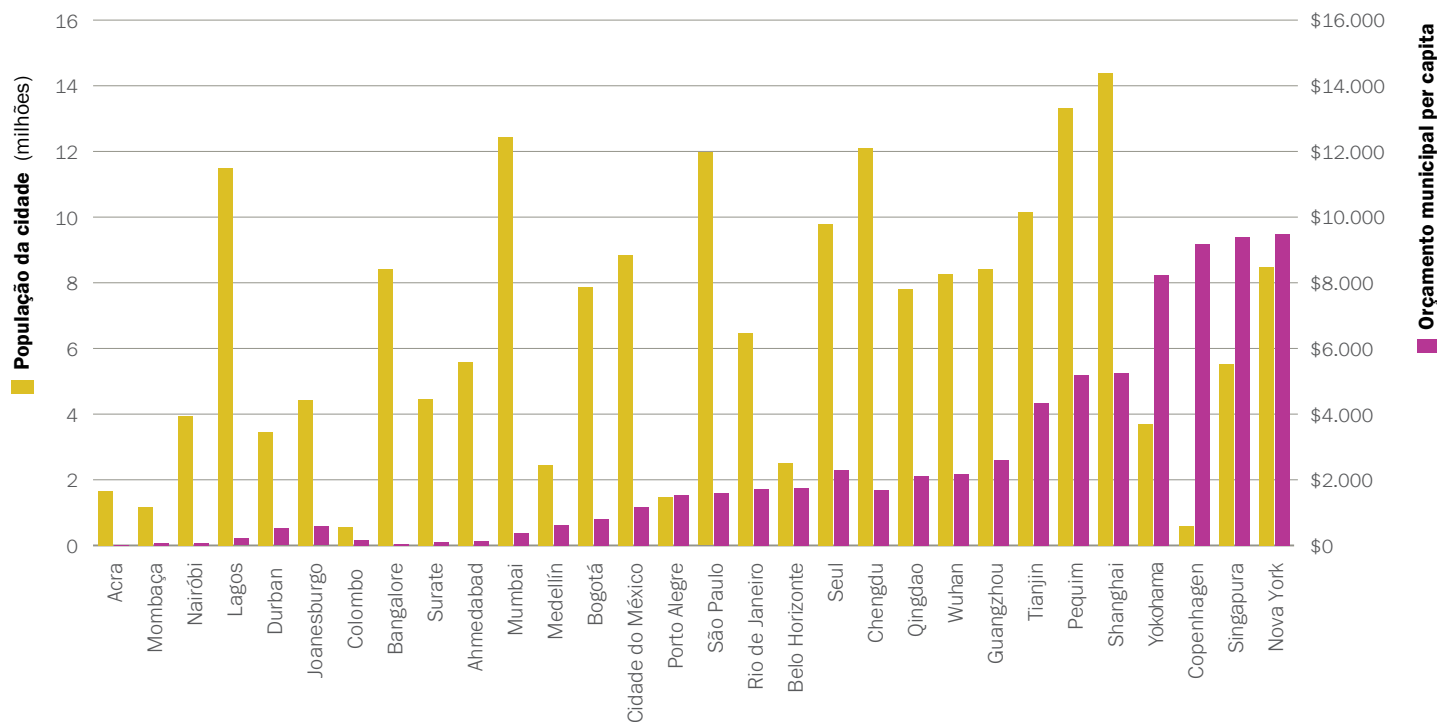
O aumento da pobreza urbana apresenta um dos desafios mais significativos para o atendimento da demanda pública por serviços. Muitas das cidades mais pobres do mundo têm os menores orçamentos *per capita* para enfrentar esses desafios. Mesmo que não seja uma medida perfeita da capacidade de uma cidade, o orçamento *per capita*

é um indicador eficaz dos recursos financeiros disponíveis em uma cidade.

A figura 9 compara o tamanho da população da cidade e o orçamento municipal *per capita* em dólares norte-americanos. Os dados foram reunidos pelos autores a partir de uma amostra de 30 cidades, selecionadas de diferentes regiões geográficas.

É preciso alguma cautela na interpretação da figura 9. Em primeiro lugar, muitos países não têm práticas de contabilidade adequadas e carecem de transparência no relato de seus orçamentos municipais. Em segundo lugar, orçamentos municipais frequentemente não incluem receitas de rendas fundiárias ou transferências de governos centrais. Com essas ressalvas em mente, recorde-se, a partir das análises anteriores, que cidades da África subsaariana e do Sul da Ásia estão em vias de experimentar as maiores taxas médias de crescimento populacional urbano entre 2015 e 2030. Entre as 30 cidades consideradas na figura 9, as da África subsaariana e do Sul da Ásia (em direção à extremidade esquerda do eixo X) atualmente têm os

Figura 9 | **As cidades no Norte Global geralmente têm orçamentos *per capita* muito maiores do que cidades no Sul Global, independentemente do tamanho da população**



Observação: Os dados de orçamento representam os anos entre 2010 e 2016

Fonte: Compilação do autor de várias fontes <sup>60</sup>.



menores recursos *per capita* para enfrentar os desafios do rápido crescimento urbano.

Para resumir as constatações feitas até aqui, dividiram-se as cidades em quatro amplas categorias, baseadas no crescimento populacional e na produtividade econômica projetados: em dificuldade, emergentes, promissoras e em estabilização. Dos 2,5 bilhões de pessoas que deverão se somar às áreas urbanas em 2050, 90% estarão na Ásia e na África. Em muitas cidades, o crescimento populacional está superando o crescimento econômico, e há uma "urbanização da pobreza". Áreas urbanas na África subsaariana, no Sul da Ásia e na América Latina têm os mais baixos níveis de recursos *per capita* para atender à demanda por serviços.

## IV. O DILEMA DA URGÊNCIA E DO ATRELAMENTO E ÁREAS DE AÇÃO PRIORITÁRIAS

Muitas cidades emergentes e em dificuldade estão se debatendo para encontrar maneiras de atender às necessidades urgentes de seus habitantes sem se atrelarem a padrões de desenvolvimento que terão consequências negativas de longo prazo. Por exemplo, alguns governos latino-americanos (p. ex., México e Brasil) trataram do déficit habitacional por meio de programas subsidiados de moradia. Para tornar esses projetos financeiramente viáveis, as instituições construíram habitações em terrenos mais baratos, na periferia das cidades. Apesar de parecer uma abordagem positiva para a moradia acessível, esses programas geraram consequências negativas indesejadas.

A localização na periferia atrela os moradores a trajetos demorados e dispendiosos até o centro da cidade. Deslocamentos longos também afetam negativamente a qualidade do ar. Finalmente, a construção de habitações acessíveis na periferia atrela a cidade ao custo de estender sua infraestrutura básica e seus serviços. Em algumas partes da Cidade do México, esses esquemas de habitação foram abandonados pelos moradores. Esse exemplo sublinha o tipo de dilema no qual as cidades podem se encontrar quando tentam atender necessidades urgentes sem considerar simultaneamente os efeitos atrelados de longo prazo.

Necessidades urgentes são aquelas que devem ser atendidas no curto prazo para assegurar o bem-estar das pessoas, e as cidades respondem a elas na forma de serviços essenciais. Se não atendidas adequadamente, as famílias empregarão meios informais e não regulamentados para isso (autofornecimento). O autofornecimento

têm consequências ambientais, de saúde e, às vezes, políticas negativas. Por exemplo, a deficiência no fornecimento de serviços essenciais pode resultar em protestos de massa ou outras formas de instabilidade política. Os exemplos incluem os recentes protestos no Rio de Janeiro (2013 a 2016), em Cochabamba (1999 a 2000) e em Addis Abeba (onde 2016 foi o pior ano dos últimos 25)<sup>61</sup>.

O "atrelamento" refere-se a decisões que afetam o uso do solo, a infraestrutura e o ambiente construído de uma cidade. Em razão de moldarem o ambiente construído, essas decisões têm consequências de longo prazo que são de reversão difícil e custosa. Decisões que afetam o ambiente físico influenciam o local onde as pessoas vivem e trabalham e, assim, o modo como a cidade cresce e se expande. Em razão da relação estreita entre o uso do solo, o ambiente construído, o consumo de energia e as emissões de gases poluentes, muitas destas decisões também têm implicações para efeitos climáticos.

Responsáveis pela tomada de decisões em cidades emergentes e em dificuldade estão sob tremenda pressão para identificar umas poucas áreas prioritárias para ação que possam alcançar o máximo de benefícios para todos os segmentos da população. Mantendo em mente a tensão entre urgência e atrelamento, propõe-se que as cidades concentrem seus recursos limitados no fornecimento de serviços essenciais que tornem a cidade mais igualitária. O Relatório World Resources vai focar no modo como as cidades podem oferecer acesso mais equitativo a serviços essenciais prioritários (tais como uso do solo, habitação, água e tratamento de esgoto, energia e transporte).

## V. O MODO COMO AS CIDADES ESTÃO CRESCENDO PREJUDICA A QUALIDADE DE VIDA DE TODOS OS RESIDENTES

Melhorias significativas no fornecimento de serviços urbanos foram alcançadas nos 20 anos entre 1990 e 2010, oferecendo acesso a água, tratamento de esgoto e habitação durável para cerca de 200 milhões de moradores urbanos no mundo todo. Esses avanços, contudo, precisam ser observados com um olhar crítico<sup>62</sup>. Em primeiro lugar, não há estatísticas nacionais confiáveis sobre o percentual de populações urbanas que vivem em assentamentos informais e favelas. Moradores desses locais estão propensos a ter o maior número de necessidades não atendidas por serviços, o que significa que dados atuais podem estar subestimando grosseiramente o número de pessoas que enfrentam severa insuficiência no

fornecimento de serviços. Em segundo lugar, pesquisadores tendem a medir o acesso a serviços usando definições muito amplas e limiares baixos. Por exemplo, no caso da melhoria do acesso à água, a Organização Mundial de Saúde (OMS) e o Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) definem "melhoria" na água potável como "água canalizada em instalações... torneiras públicas ou fontanários, poços tubulares ou a céu aberto, fontes protegidas, nascentes protegidas e captação de água da chuva – sem referência à real qualidade da água"<sup>63</sup>. Com essas ressalvas em mente, analisam-se a magnitude e os custos econômicos e ambientais da insuficiência na prestação de serviços essenciais em muitas cidades.

## Quadro 2 | Habitação Segura e Acessível – Porto Alegre, Brasil

Didi tem 34 anos. Até seus sete anos, seus pais não podiam se sustentar sozinhos, então viviam com parentes. Posteriormente, acabaram alugando uma moradia, mas isto se mostrou muito dispendioso. Então, quando Didi tinha nove anos, sua família adquiriu um pequeno terreno em uma área pouco valorizada, no bairro de Santa Teresa, onde muitas famílias estavam se instalando. Nos primeiros anos, os serviços eram limitados e as ruas não tinham pavimentação – hoje, contudo, a família tem água e eletricidade e as ruas são pavimentadas. Depois que Didi casou, e dois anos após o nascimento de seu filho, ele construiu uma pequena casa nos fundos do terreno de seus pais. O terreno é dividido com os pais de Didi e seus três irmãos adultos. Didi e sua esposa trabalham por salários mínimos, e sua renda mensal familiar é de US\$ 494. Eles vivem em condições apertadas, mas Didi está adicionando um segundo piso a sua pequena casa para aumentar o espaço para sua família. O local oferece acesso facilitado a parques, shopping centers, centros de saúde e escolas. Tudo é acessível de bicicleta. A principal preocupação de Didi é com a segurança de sua família. Ele sente que traficantes de drogas e criminosos estão se tornando cada vez mais poderosos, e muitas pessoas que ele conhecia morreram. "Não adianta ter água limpa e casa se você pode morrer por uma bala perdida", afirma ele. Didi ambiciona criar seus filhos em uma vizinhança mais segura.

Nota: As vinhetas nos quadros são baseadas na análise de entrevistas aprofundadas com moradores de cidades, conduzidas em sete países que lutam com os efeitos da urbanização (Brasil, China, Gana, Índia, Quênia, México e Nigéria).

## Habitação e Expansão Urbana – 880 Milhões de Favelados em 2015

Há uma tendência clara e preocupante na habitação urbana: à medida que as cidades no Sul global cresceram, assim também aconteceu com os assentamentos informais e as favelas. A Habitat das Nações Unidas define assentamentos informais como terrenos onde os moradores construíram habitações sobre as quais eles não têm qualquer crédito legal ou que não estão em conformidade com o planejamento e a regulamentação referente a construções. Mais de um terço da população urbana mundial, ou quase 1 bilhão de pessoas, moram em assentamentos informais<sup>64</sup>. Desses, 880 milhões eram favelados em 2015 – definidos como aqueles que vivem em habitações informais, caracterizadas pela superlotação, por serviços urbanos deficientes e pela insegurança generalizada<sup>65</sup>. Em 2000, esse número era de 792 milhões<sup>66</sup>. Apesar de ter havido um declínio na proporção da população urbana total vivendo em favelas, de 46% em 1990 para 33% em 2010, o crescimento urbano durante o mesmo período elevou o número absoluto de moradores de favelas em 26%<sup>67</sup>. Esse padrão é mais evidente na África subsaariana e no Oeste e Sudeste da Ásia<sup>68</sup>. Em 2003, a ONU Habitat projetou que "nos próximos 30 anos, o número global de favelados vai aumentar para cerca de 2 bilhões, se nenhuma ação firme e concreta for tomada"<sup>69</sup>.

Em muitas partes do mundo, assentamentos informais localizados no centro da cidade estão sendo destruídos (muitas vezes à força) e os moradores estão se mudando – ou sendo forçados a se mudar – para a periferia urbana. A expansão urbana para a periferia aumenta os custos de se oferecer infraestrutura básica e serviços urbanos<sup>70</sup>. Mais ainda, se a expansão urbana não for planejada e gerida, ela tem o potencial de resultar em externalidades negativas, incluindo a degradação de ecossistemas, a perda de solos agricultáveis e de espaços abertos, o desperdício de tempo e de dinheiro e a poluição atmosférica em razão de deslocamentos mais extensos, além de maiores riscos de enchentes por alteração nos padrões de drenagem, na medida em que se constrói sobre canais naturais de água<sup>71</sup>. Os custos econômicos globais da expansão da pegada urbana são difíceis de se medir. Contudo, estimativas recentes indicam que a disseminação urbana nos Estados Unidos custa mais de US\$ 1 trilhão por ano, ou mais de 5% do PIB<sup>72</sup>. A maneira como a habitação e a expansão urbana são geridas e a forma que tomam deverão ter um impacto de longo prazo na economia, no ambiente e na equidade de uma cidade.

## Água e Tratamento de Esgoto — 140 Milhões sem uma Fonte Melhorada de Água

Água limpa e tratamento de esgoto são fundamentais para a saúde e a qualidade de vida humanas. Contudo, a urbanização superou a capacidade de algumas cidades de oferecer água ou tratamento de esgoto adequados. A imagem geral é de que, apesar do aumento exponencial do número de moradores urbanos que agora têm acesso melhorado à água e/ou água encanada em suas casas, o número dos que não têm acesso a nenhuma dessas opções também cresceu. Entre 1990 e 2015, 1,6 bilhão de moradores urbanos ganharam acesso a fontes de água melhoradas, mas o número daqueles que usam fontes de água não melhoradas aumentou em 27%, de 110 milhões para 140 milhões<sup>73</sup>, graças a uma combinação entre os altos custos da água encanada, o fornecimento limitado de serviços e o rápido crescimento das populações urbanas<sup>74</sup>. E apesar de o número de favelados com acesso a água encanada em seus lares ter crescido em mais de 1 bilhão durante esse mesmo período, de 1,8 bilhão para 3 bilhões, o número de moradores urbanos sem acesso a água encanada também aumentou<sup>75</sup>. Sistemas municipais de água são caros. O resultado é que o déficit de prestação desse serviço permanece alto, e a população desatendida frequentemente precisa pagar valores altos para vendedores não regulamentados, que fornecem água de baixa qualidade<sup>76</sup>.

Estima-se que aproximadamente um quarto das grandes cidades que convivem com a escassez de água tenham uma atividade econômica que gira entre US\$ 4,1 e US\$ 5,5 trilhões<sup>77</sup>. Famílias convivem com a escassez de água em variados graus, dependendo da disponibilidade de alternativas de suprimento, como água subterrânea ou captação de água da chuva, e de sua capacidade para comprar água. Pesquisas mostram que um aumento de 0,3% no investimento em acesso familiar a água limpa está associado a um aumento de 1% no PIB<sup>78</sup>. Um dos maiores ganhos econômicos oriundos do melhor acesso à água está representado pelo tempo que as famílias (em geral as mulheres) poupam quando a água está prontamente disponível<sup>79</sup>.

Com frequência, a população urbana desatendida concentra-se em assentamentos informais ao longo de rios urbanos, cursos d'água e planícies de inundação<sup>80</sup>. Sem tratamento de esgoto, as famílias usam os cursos d'água para despejar dejetos humanos, efluentes domésticos e comerciais e lixo sólido<sup>81</sup>. Em 2015, apenas 40% da população urbana da África subsaariana e 65% da população urbana do Sul da Ásia tinham acesso a saneamento melhorado<sup>82</sup>. "Saneamento melhorado" não significa necessariamente uma rede municipal de esgoto e tratamento de efluentes<sup>83</sup>. Essa é uma categoria ampla, que abrange descargas de latrinas, sistemas de esgoto

### Quadro 3 | Água Potável Confiável e Acessível — Nairóbi, Quênia

Josephine tem 37 anos e mora com seu filho de 20, sua sobrinha de 23 e seu primo de 34 anos. Josephine vem trabalhando como segurança há 13 anos e é a única provedora da família. A renda mensal familiar é de aproximadamente US\$ 150. Para cozinhar e beber, Josephine e sua família usam água de um fontanário, compartilhado com 15 famílias vizinhas. O fontanário está a apenas 6 m de sua casa, e ela coleta água em recipientes de 20 litros. A água está disponível no fontanário três vezes por semana. Às vezes, seu locador não paga o Conselho Distrital de Nairóbi e o fontanário fica seco. Durante a Feira Comercial Agrícola anual, a água é desviada e não há serviço por uma semana. Quando o fontanário está seco, Josephine compra água de um vendedor. Ela se preocupa por não saber a origem dessa água. Às vezes ela é marrom e tem impurezas visíveis, e assim ela compra água engarrafada para beber. Uma alternativa para Josephine é caminhar 2 km até a fonte a céu aberto mais próxima da casa dela. A fonte tem longas filas e ela precisa esperar 4h para encher o máximo de recipientes que puder. Então ela paga um *mkokoteni* para empurrar uma carroça com a água até a casa dela. Ela tampouco acredita que a água da fonte a céu aberto seja boa para beber, então às vezes compra água engarrafada.

encanado, tanques sépticos, latrinas de fossa com descarga, latrinas de fossa ventiladas, latrinas com laje e banheiros secos<sup>84</sup>.

Mesmo a mais modesta dessas instalações permanece indisponível para milhões. Globalmente, o número de pessoas sem acesso a instalações melhoradas de saneamento em áreas urbanas cresceu de 484 milhões para 701 milhões entre 1990 e 2015<sup>85</sup>.

O acesso melhorado a água e tratamento de esgoto ajudarão em muito a reduzir a incidência de doenças relacionadas à água, como diarreia, cólera, esquistossomose e tracoma, e a perda de produtividade a elas relacionada. Na África subsaariana, onde os ganhos econômicos potenciais são os maiores, estima-se que as famílias em situação de pobreza gastem um terço de suas rendas para tratar doenças relacionadas à água<sup>86</sup>. Em razão desses custos com saúde, o acesso melhorado à água e ao tratamento de esgoto de qualidade beneficiará muito a economia de cidades inteiras.

## Energia — Mais de 482 Milhões Sem Combustíveis de Cozinha Modernos, e 131 Milhões Sem Eletricidade

A energia abastece a produtividade econômica, e o consumo de eletricidade (ou energia) *per capita* é um indicador estatisticamente significativo do PIB *per capita* de uma cidade<sup>87</sup>. Se uma cidade não pode prover acesso básico à eletricidade, é improvável que ela ofereça eletricidade suficiente para a melhoria de seu bem estar material geral<sup>88</sup>. O consumo de energia de uma família é um indicador de sua capacidade de satisfazer necessidades básicas e também de sua produtividade econômica, já que muitas famílias de baixa renda operam negócios em seus lares<sup>89</sup>. Em Salvador, Brasil, uma pesquisa em duas regiões revelou que, em uma delas, mais da metade das empresas locais estavam localizadas nas casas de seus proprietários, e, na outra, praticamente todos os negócios funcionavam em domicílio<sup>90</sup>. Se famílias de baixa renda e empresas familiares como essas tivessem acesso à energia menos poluente,

### Quadro 4 | Energia Limpa, Confiável e Acessível — Nairóbi, Quênia

Job Mauti tem 36 anos. Há 17 anos, ele se mudou de uma região agrícola na bacia do lago Vitória para Nairóbi à procura de trabalho. Job é casado e tem cinco filhos, com idades entre um e 14 anos. Sua cunhada mora junto com a família. A casa deles tem apenas um cômodo, com 30 metros quadrados. As paredes são de barro, e o teto, de chapas de metal. Job trabalha como segurança há 15 anos e é a única fonte de renda da família. Ele ganha aproximadamente US\$ 100 por mês. Ir e voltar do trabalho a pé lhe toma quatro horas. Para cozinhar, a família de Job usa uma combinação de querosene e briquetes de carvão. Job preocupa-se com a falta de ventilação em casa e com o fato de não haver uma área separada para cozinhar com segurança, longe das crianças. Sua mulher mistura pó de carvão e argila para fazer os briquetes usados pela família. Para as outras necessidades energéticas, Job obteve uma conexão ilegal da companhia nacional de energia elétrica do Quênia. Ele usa eletricidade para iluminação, para ligar a TV, o rádio e o DVD player e para carregar seu celular. Apesar de a eletricidade estar disponível dia e noite, quedas de luz acontecem aproximadamente três vezes por dia, e a conexão não suporta equipamentos de alto consumo, como um refrigerador ou o ferro de passar roupas. Job teme que a qualidade de sua conexão elétrica possa estragar seus aparelhos. E ainda mais inquietante é a vulnerabilidade de sua família aos riscos dos choques elétricos, que Job afirma não serem raros com conexões ilegais.

mais acessível e confiável, sua produtividade econômica seria impulsionada para além daquilo que é possível diante das atuais restrições.

Áreas urbanas são geralmente as primeiras a serem servidas pelas redes nacionais de eletricidade e consomem perto de 75% da energia comercial do mundo, o que leva à falsa percepção de que o acesso à energia não é um problema urbano<sup>91</sup>. Na verdade, nos países de baixa renda (incluindo países pobres altamente endividados, países menos desenvolvidos e países de baixa renda), a proporção da população urbana com acesso a combustíveis modernos não sólidos em 2012 girava em torno de apenas 28%, segundo o Banco Mundial<sup>92</sup>. O acesso à eletricidade não era muito melhor. Em média, 35% dos moradores urbanos em países de baixa renda careciam de acesso regular à eletricidade<sup>93</sup>. Deve-se ressaltar, contudo, que os métodos de estimativa não contabilizam adequadamente o acesso obtido através de meios informais e ilegais. No total, em 2012, mais de 482 milhões de moradores urbanos careciam de acesso a combustíveis de cozinha modernos, e 131 milhões não tinham acesso à eletricidade<sup>94</sup>.

O uso de combustíveis sólidos para cozinhar – madeira, hulha, carvão e resíduos agrícolas – têm importantes impactos para a saúde. A exposição à poluição do ar produzida por combustíveis sólidos em ambientes fechados pode causar doenças crônicas e morte prematura. A emissão de particulados pela queima de combustíveis sólidos contribui não apenas para a poluição dentro das casas das pessoas, como também para a poluição atmosférica fora delas. Em 2005, na China, cerca de 34% do material particulado fino em suspensão no ambiente na sua forma mais perigosa (PM<sub>2,5</sub>) eram produzidas pela combustão residencial de hulha (carvão mineral) ou biomassa<sup>95</sup>. Em 2010, a cocção com combustíveis sólidos respondeu por 12% da concentração mundial de PM<sub>2,5</sub> e, na África subsaariana, por mais de um terço dessa concentração<sup>96</sup>. Globalmente, no mesmo ano, estima-se que o uso residencial de combustíveis sólidos para cocção tenha resultado em 370 mil mortes motivadas pela poluição atmosférica com PM<sub>2,5</sub>, a maior parte delas ocorridas no Sul da Ásia<sup>97</sup>. A qualidade dos serviços de energia tem impactos dramáticos na qualidade ambiental da cidade inteira.

## Transporte — Pessoas em Situação de Pobreza Gastam de 25% a 30% de sua renda com Deslocamentos

O número de veículos privados no mundo está aumentando dramaticamente, e a infraestrutura das cidades está sendo construída para acomodá-los. Contudo, a grande maioria dos moradores de cidades no Sul global ainda depende de transporte

público ou informal. Existem pouco mais de 1 bilhão de carros e motos no mundo hoje, e estima-se que este número vá dobrar até 2030. Muitas cidades continuam destinando recursos significativos para aumentar a capacidade das vias, justificando-se pela necessidade de acomodar o número crescente de veículos privados. Contudo, em cidades asiáticas, por exemplo, a estimativa é de que a maioria dos lares urbanos não terá acesso a veículos motorizados mesmo no final de 2020<sup>98</sup>.

Assim, em áreas em rápida urbanização do Sul global, os sistemas de transporte estão se desenvolvendo de maneira naturalmente iníqua<sup>99</sup>. A motorização privada está crescendo com pouco ou nenhum controle, o transporte público é ineficiente ou inexistente, um planejamento urbano excludente muitas vezes negligencia as necessidades de pedestres e ciclistas e o investimento desproporcional em infraestrutura de transporte serve às necessidades das classes ricas e médias, possuidoras de automóveis<sup>100</sup>.

Em muitas cidades do Sul global, a população de baixa renda caminha até o trabalho, ou usa bicicletas, fixando-se o mais próximo possível das oportunidades de emprego. Quando as famílias de baixa renda moram longe de empregos, em áreas periféricas da cidade, elas dependem de transporte público, de meios informais, ou de uma combinação de ambos para cobrir as longas distâncias até seus locais de trabalho, e gastam um valor desproporcional de suas rendas com transporte. Em média, moradores urbanos gastam de 8% a 16% da renda familiar em transporte, mas a população desatendida pode chegar a gastar algo entre 25% a 35% disso<sup>101</sup>, sem contabilizar a renda que se deixa de ganhar em razão do tempo desperdiçado em longos trajetos<sup>102</sup>. Essa parcela da população também é mais vulnerável ao risco de acidentes de trânsito e aos diversos impactos à saúde devidos à exposição a poluentes relacionados ao transporte<sup>103</sup>.

Sistemas de transporte no modelo usual, que favorecem os poucos motorizados em detrimento da maioria não motorizada, já estão gerando altos custos econômicos para as cidades<sup>104</sup>. O valor do tempo perdido em atrasos relacionados a congestionamentos varia de 2% a 5% do PIB na Ásia e até 10% do PIB em Pequim ou São Paulo<sup>105</sup>. Acidentes de trânsito urbanos resultam na perda de anos produtivos de vida devido a mortes e deficiências físicas, cumulativamente equivalentes a 2% do PIB das cidades do mundo em desenvolvimento<sup>106</sup>. Em um país grande e em urbanização acelerada, como a Índia, o custo dos danos à saúde causados pela poluição atmosférica urbana – significativamente impulsionada pelo aumento de veículos motorizados privados – equivale a 1,7% do PIB do país e é o maior fator contribuinte para o custo estimado da degradação ambiental mais ampla<sup>107</sup>.

## Quadro 5 | Transporte Seguro, Conveniente e Acessível — Deli, Índia

Anita tem 24 anos e passou a vida toda em Deli. Quando frequentava a universidade, ela pegava três ônibus e caminhava cerca de 3 km. Nos três últimos anos, Anita tem trabalhado como revisora de um grande jornal, o Times of India. Ela ganha aproximadamente US\$ 326 por mês. Apesar de cumprir um número fixo de horas por semana, algumas vezes ela é convocada para trabalhar até tarde da noite ou de madrugada. O escritório fica a 25 km da residência onde ela mora com sua irmã e cunhado. Anita normalmente sai de casa entre 7h e 7h30 da manhã. Ela caminha cinco minutos da sua casa até o Shalimar Garden, então pega um riquixá motorizado até Mohan Nagar, onde troca para outro riquixá, este compartilhado. Depois de 30 minutos, ela chega à estação Vaishali. Lá, pega o metrô para a estação Yamuna, à margem do rio, e troca para outro metrô, que segue até Noida Setor 16. Da estação, ela sobe em um riquixá-bicicleta que a leva, em 10 minutos, até seu escritório. O trajeto inteiro lhe toma uma hora e 45 minutos. Anita poderia ir de ônibus, com algumas baldeações, mas ela prefere o metrô porque ele passa com mais frequência e é mais seguro, com um vagão exclusivo para mulheres. Anita preocupa-se com sua segurança, especialmente quando se desloca à noite, ou quando o metrô está lotado. Algumas vezes ela foi seguida por homens. Ela conta que uma vez se escondeu em um salão de beleza para evitar um perseguidor. Ela tem receio de se queixar do longo trajeto diário porque sua família vai se preocupar e tentar convencê-la a procurar outro emprego.

Da estimativa grosseira de US\$ 1 trilhão investidos em infraestrutura de transporte a cada ano, apenas uma fração dos investimentos nacionais, privados e internacionais é dirigida a projetos, políticas e programas sustentáveis de transporte<sup>108</sup>. Definimos sistemas de transporte insustentáveis como aqueles que favorecem o transporte privado e motorizado, canalizando fundos nacionais e internacionais para vias, pontes e outros projetos de infraestrutura que beneficiam aqueles que usam veículos pessoais em oposição à maioria, que usa meios não motorizados, transporte público e meios de transporte adaptados para pessoas com deficiência. O transporte sustentável leva a "melhorias na qualidade de vida coletiva", medida através de múltiplos indicadores sociais, econômicos e ambientais, mesmo que isso entre em conflito com interesses individuais de curto prazo<sup>109</sup>.

---

## Como a Insuficiência nos Serviços Urbanos Afeta a Qualidade de Vida das Pessoas

Na maioria das áreas urbanas do Sul global, as famílias não têm acesso a serviços de qualidade, acessíveis e confiáveis, e isso afeta diretamente sua qualidade de vida.

Em áreas urbanas, há quase sempre um custo associado à aquisição de serviços, sejam eles providos como bens públicos, através do mercado, ou por meio do autofornecimento (p. ex., pelo pagamento de taxas legais ou ilegais para construir uma casa ou pela compra de água de um vendedor). Contudo, em áreas em rápida urbanização, quando o fornecimento de serviços não é regulamentado, os moradores frequentemente têm que pagar mais e receber, em troca, serviços de qualidade inferior. Por exemplo, em Bangalore, as pessoas que vivem na periferia da cidade, não servidas pelo abastecimento de água municipal, pagam a vendedores aproximadamente 10 vezes a taxa municipal de água, mesmo que esta possa ser de qualidade inferior<sup>10</sup>.

Quando o fornecimento de serviços não é coordenado pelas cidades, surgem mercados formais e informais e o autofornecimento pelos moradores, o que cria problemas como uso excessivo, congestionamento e degradação ambiental. Evidências de Bangalore, por exemplo, mostram que quase 16% da demanda total de eletricidade anual é suprida por geradores a diesel poluidores, usados para fornecer energia durante as frequentes quedas de luz ou apagões<sup>11</sup>. A extração de água do subsolo através de poços perfurados a céu aberto representa 42% da água fornecida na cidade, na ausência de um abastecimento público adequado<sup>12</sup>.

A falta de acesso a serviços urbanos afeta todas as faixas de renda em graus variados e prejudica a produtividade econômica e a sustentabilidade ambiental da cidade como um todo. Famílias em torno do meio ou do topo da distribuição de renda normalmente têm meios econômicos suficientes para adquirir serviços no mercado, por meio de suas relações pessoais ou por mecanismos de autofornecimento. A falta de acesso a serviços essenciais afeta desproporcionalmente as classes pobre e média baixa, que têm menor disponibilidade de recursos e meios.

A população urbana desatendida luta com diferentes dimensões sobrepostas de acessibilidade a serviços. Em primeiro lugar, há a questão da proximidade de um indivíduo de um serviço, por exemplo, qual a distância entre o local onde esse serviço é oferecido e a

residência ou local de trabalho do indivíduo. Em segundo lugar, há o custo do serviço e o custo relativo do autofornecimento, da obtenção ilegal desse serviço ou da adoção de um substituto aceitável. As pessoas também podem se defrontar com a *confiabilidade* dos seus serviços. Em terceiro lugar, está a *qualidade*, que frequentemente inclui considerações referentes à saúde e à segurança. E finalmente, há a *quantidade* do serviço. A disponibilidade do serviço é suficiente? Essas dimensões inter-relacionadas e sobrepostas ilustram como a categoria mais ampla a que nos referimos como "acesso" afeta a qualidade de vida das pessoas que moram em cidades emergentes e em dificuldade.

Há uma forte associação entre a proporção da população desatendida e a qualidade, capacidade e responsabilidade do governo local. Por exemplo, muitas cidades latino-americanas (p. ex., Bogotá, Rosário e Porto Alegre) que melhoraram suas governanças em relação às décadas anteriores estão agora respondendo melhor aos moradores e são mais capazes de oferecer acesso melhorado a serviços urbanos<sup>13</sup>.

## VI. RELACIONANDO A INSUFICIÊNCIA DE SERVIÇOS URBANOS À ECONOMIA E AO MEIO AMBIENTE

A falta de acesso aos serviços afeta diretamente a qualidade de vida dos indivíduos, mas também tem um impacto mais abrangente na economia e no meio ambiente da cidade como um todo.

*A falta de acesso a serviços urbanos afeta todas as faixas de renda em graus variados e prejudica a produtividade econômica e a sustentabilidade ambiental da cidade como um todo.*

## Crescimento Econômico Urbano e a Economia Informal

O acesso a serviços é um importante fator determinante da produtividade econômica urbana<sup>114</sup>. As cidades precisam investir em habitação, energia, água e tratamento de esgoto e infraestrutura de transporte para colher os benefícios da aglomeração<sup>115</sup>. Com baixos investimentos no ambiente construído e em serviços essenciais, corre-se o risco de limitar a conectividade e a especialização econômica, aumentando os custos de negócio para os setores econômicos formais e (especialmente) informais<sup>116</sup>. O fornecimento inadequado desses serviços significa que os negócios arcam com maiores custos para tratar água, gerir resíduos e gerar a energia que atenda suas demandas, afetando sua produtividade. A economia informal pode, de fato, ser mais prejudicada por ser composta por empresas menores que, conforme alguns analistas argumentam, são mais dependentes do acesso a serviços<sup>117</sup>. Vale a pena notar que, em algumas cidades africanas, famílias e pequenos negócios carecem de acesso à eletricidade e água não porque o serviço não exista, mas porque as conexões são muito dispendiosas<sup>118</sup>.

A maioria dos teóricos da economia prognosticou que a economia informal declinaria à medida que os países se desenvolvessem e se urbanizassem<sup>119</sup>. Isso não aconteceu; ao contrário, a economia informal persistiu e está crescendo<sup>120</sup>. Apesar de ser difícil de medir, estima-se que a economia informal responda por cerca de metade até três quartos de todas as oportunidades de emprego não agrícolas no Sul global<sup>121</sup>. Na África, a economia informal é responsável por 50% a 80% do PIB<sup>122</sup>. O emprego informal usualmente se refere a condições de trabalho precárias, irregulares e desprotegidas, sem as contribuições de seguridade social do empregador<sup>123</sup>. Regionalmente, estima-se que a economia informal ofereça 45% dos empregos não agrícolas na metade leste e no Norte da África, 51% na América Latina, 65% no Leste e Sudeste da Ásia (excluindo a China) e 66% na África subsaariana<sup>124</sup>.

Na maioria das cidades do Sul global, grande parte das oportunidades de emprego está na economia informal. Por exemplo, nos países subsaarianos, estima-se que a economia informal responda por 60% do emprego urbano e 93% de todos os novos empregos criados<sup>125</sup>. Essa situação é particularmente importante em relação ao emprego feminino. Fora do setor agrícola, a economia informal na África subsaariana emprega 74% das mulheres, comparativamente a 61% dos homens<sup>126</sup>. Há mais mulheres que homens autoempregados, especialmente na África subsaariana, onde mulheres que operam suas próprias empresas de um único funcionário perfazem 60% do emprego informal<sup>127</sup>. Esse padrão de empresas

pequenas e informais é comum nas cidades africanas<sup>128</sup>. Muitos desses empregos prendem os trabalhadores à pobreza e oferecem pouca proteção ou segurança<sup>129</sup>. Por outro lado, analistas e ativistas argumentam que a economia informal oferece uma fonte importante de renda e emprego para as comunidades urbanas em situação de pobreza, assim como a produção de importantes produtos que alimentam a economia formal.

As comunidades urbanas em situação de pobreza e as mulheres representam uma parcela desproporcional da economia informal urbana. Em geral, esses trabalhadores têm níveis mais baixos de instrução<sup>130</sup>. Muitos empregos informais consistem em indivíduos ou unidades familiares que atuam dentro ou próximos de suas casas. Outros operam em espaços públicos – esses trabalhadores, em particular, enfrentam cobranças ameaçadoras de propina, expulsão e confisco. Mais ainda, trabalhadores informais são consideravelmente mais vulneráveis porque seus empregos e renda são normalmente irregulares. Habitualmente, eles não gozam de proteção física contra lesões e não há sistema de seguridade social ou compensação disponível para eles.

Apesar de a economia informal estar normalmente associada à pobreza, é importante reconhecer sua diversidade<sup>131</sup>. Alguns trabalhadores escolhem a informalidade porque assim podem ganhar mais que seus colegas em empregos formais, normalmente engajados em tarefas de baixa qualificação<sup>132</sup>. Também há exemplos de empregos na economia informal que requerem significativos níveis de conhecimento e qualificação, alguns dos quais apresentam alta produtividade e crescimento dinâmico. Com o tempo, o entendimento sobre a distinção entre a economia formal e a informal tem se tornado mais claro<sup>133</sup>. Agora é reconhecido mais amplamente que muitos trabalhadores usam elementos tanto da atividade econômica formal quanto da informal em suas estratégias de subsistência<sup>134</sup>.

A persistência da economia informal cria uma quantidade de desafios a partir da perspectiva de cidades emergentes e em dificuldade. Em primeiro lugar, muito da economia informal existe fora do sistema formal de impostos e, assim, não gera receitas fiscais para o orçamento da cidade<sup>135</sup>. Contudo, na prática, a questão é mais complicada do que parece à primeira vista. Muitos governos começaram a cobrar licenças diárias, permissões e tarifas de operação de vendedores informais, ou instituíram outros mecanismos de tributação. Em outros casos, a atividade econômica informal gera menos renda que o limiar requerido para cobrança de impostos de renda ou tributação empresarial. Em segundo lugar, a falta de regulamentação significa que a degradação ambiental, incluindo impactos e riscos à saúde resultantes da produção da economia informal, em grande parte não são controlados.

Apesar desses problemas, as cidades precisam pensar em como poderão apoiar melhor a economia informal, dados o seu tamanho, sua persistência e seu crescimento. Contrariamente à percepção comum, empresas informais e formais raramente operam isoladas umas das outras<sup>136</sup>. Pesquisas mostram que o setor informal geralmente prospera em cidades com setores formais robustos<sup>137</sup>.

Alguns especialistas argumentam que, se essa tendência continuar, "será necessário perceber o setor informal não como um problema a ser resolvido pela 'formalização', mas como um setor que carece de apoio para melhorar a produtividade dos membros mais pobres da sociedade"<sup>138</sup>. Por ora e no futuro próximo, a economia informal continuará a ser um fator-chave no bem-estar da economia urbana como um todo<sup>139</sup>. O desafio das cidades é assegurar que trabalhadores na economia informal tenham acesso a serviços acessíveis e confiáveis que apoiem o crescimento econômico.

## Insuficiências no Fornecimento de Serviços Urbanos Afetam o Meio Ambiente e o Uso de Recursos Naturais

Muitos estudos recentes de grande prestígio sobre os impactos da urbanização no meio-ambiente concentraram-se apenas na relação entre as cidades e a mudança climática, documentando como o consumo energético nas cidades contribui para o aumento nas emissões de gases de efeito estufa e, por consequência, como a mudança climática impõe riscos significativos para as cidades, particularmente aquelas localizadas em áreas costeiras<sup>140</sup>. Em uma visão mais holística, vemos que a urbanização rápida e a insuficiência no oferecimento de serviços, que acompanha a primeira, resultam em uma degradação mais ampla do ecossistema, em taxas insustentáveis de uso de recursos naturais e em sérios impactos para a saúde humana.

A urbanização e as mudanças associadas no uso do solo têm impactos diretos e indiretos nos ecossistemas, tanto dentro quanto no entorno das cidades<sup>141</sup>. Se as cidades continuarem a se expandir territorialmente de modo descontrolado, mais terrenos agrícolas primários serão convertidos para uso urbano e muitas áreas naturais com biodiversidade serão degradadas ou permanentemente perdidas<sup>142</sup>. Um estudo recente projeta que, se os padrões atuais de declínio da densidade populacional persistirem, a cobertura territorial urbana será aumentada em 1,2 milhão de km<sup>2</sup> até 2030<sup>143</sup>. Isso representaria quase o triplo da área urbana global existente em 2000 e a perda de habitat biológico em áreas ricas em biodiversidade<sup>144</sup>.

A gestão da água é um dos desafios mais significativos enfrentados por cidades densamente povoadas e em rápido crescimento. A demanda por água aumenta com o crescimento populacional e com o desenvolvimento econômico, assim, taxas insustentáveis de captação de água, disputas regionais por água entre municípios e outros usuários e poluição de mananciais estão levando a escassez de água a níveis críticos em muitas cidades. Cerca de 381 milhões de pessoas, ou um quarto dos moradores de grandes cidades com populações maiores de 750 mil habitantes, sofrem com escassez no fornecimento de água<sup>145</sup>. A mudança climática possivelmente vai aumentar estes níveis de estresse hídrico à medida que os padrões de precipitação mudarem<sup>146</sup>. A escassez é exacerbada pela excessiva extração de água subterrânea, que leva à intrusão salínica em cidades costeiras como Bangkok, Chennai, Jacarta, Kolkata, Manila e Xangai<sup>147</sup>. Perdas devidas a sistemas de abastecimento envelhecidos e ineficientes agravam o problema. Em todas as megacidades do Sul global, vazamentos somam mais de 30% do uso na "ponta final do encanamento"<sup>148</sup>.

Sistemas de esgoto e tratamento de efluentes inadequados ou inexistentes levam à contaminação de reservas de água doce, à poluição de ecossistemas aquáticos e terrestres e a uma série de doenças sérias e potencialmente fatais. Mais de 80% de todo o esgoto e a maior parte dos efluentes industriais nos países em desenvolvimento são descarregados sem tratamento em rios, lagos ou no oceano<sup>149</sup>. A poluição por esgoto não tratado torna não potáveis as reservas de água subterrâneas próximas à superfície em muitas cidades, como é o caso em Deli, Karachi e Lahore<sup>150</sup>. No Paquistão, por exemplo, apenas 2% das cidades pesquisadas com população de mais de 10 mil habitantes tinha instalações de tratamento de efluentes<sup>151</sup>, e um estudo com 118 cidades na China descobriu que 97% das fontes subterrâneas de água estão poluídas<sup>152</sup>. Esgoto urbano e efluentes industriais também são grandes fontes de elevação de taxas de nutrientes, o que causa a eutrofização de ecossistemas marinhos ou costeiros, o problema de qualidade de água mais presente no mundo todo<sup>153</sup>. Os segmentos de baixa renda da população, que não têm acesso ou não podem pagar por métodos de tratamento de água, são desproporcionalmente atingidos pelos prejuízos à saúde causados pela ingestão de água poluída.

Cidades são centros altamente concentrados de consumo de energia, com profundas consequências para a atmosfera global e a qualidade do ar local e regional. Áreas urbanas já são responsáveis por quase 75% das emissões globais de CO<sub>2</sub> por usuários finais de energia<sup>154</sup>. O consumo de energia combustível e elétrica está



crescendo rapidamente: das 19 megacidades<sup>155</sup> no Sul global, seis tinham taxas de crescimento no consumo de eletricidade superiores a 100% em um período de dez anos<sup>156</sup>, e o consumo de combustíveis para transporte e de eletricidade cresceram acima de três vezes mais rápido que o crescimento populacional em um grande número de cidades<sup>157</sup>. Emissões *per capita* de transporte no Sul global são mais baixas que em países de alta renda em razão de taxas mais baixas de motorização; contudo, estima-se que aproximadamente 90% do aumento nas emissões globais de CO<sub>2</sub> relacionadas ao transporte virão dos países em desenvolvimento, se mantidas as condições econômicas normais<sup>158</sup>. Mesmo que o aumento no consumo de energia seja positivo para o desenvolvimento econômico, ineficiências no abastecimento e perdas na linha, assim como os altos custos da construção de redes, tornam difícil para muitas cidades acompanhar o crescimento da demanda. Ainda assim, o futuro nível global das emissões de GEE vai depender significativamente de como a nova infraestrutura urbana será projetada e desenvolvida, uma vez que cerca de 30% das futuras emissões de CO<sub>2</sub> "acordadas" anualmente são atribuíveis a novas edificações e sistemas de transporte urbanos<sup>159</sup>.

As tendências e modalidades atuais de consumo de energia e de motorização são diretamente responsáveis pela crescente preocupação com a poluição do ar em muitas cidades do Sul global. Em especial, partículas finas em suspensão (PM<sub>10</sub> e sobretudo PM<sub>2,5</sub> isto é, partículas menores que 10 microgramas e 2,5 microgramas, respectivamente) estão disseminadas em muitas cidades e são responsáveis por sérios transtornos respiratórios de saúde. Dados da Organização Mundial de Saúde (OMS) referentes à qualidade do ar mostram que 98% das cidades em países de baixa e média renda, com mais de 100 mil habitantes, não atingem suas diretrizes de qualidade do ar<sup>160</sup>. Destas, 70% têm níveis médios de PM<sub>10</sub> ao menos 2,5 vezes maiores que os valores recomendados pela OMS<sup>161</sup>. A maioria das cidades na África, Sul e Sudeste da Ásia cobertas pela base de dados da OMS têm qualidade do ar em deterioração<sup>162</sup>, com a carga de prejuízos à saúde amplamente suportada pela população urbana em situação de pobreza<sup>163</sup>. No total, estima-se que mais de 1,3 milhão de mortes prematuras em todo o mundo sejam resultado de poluição atmosférica urbana<sup>164</sup>.

O desafio para cidades emergentes e em dificuldade, portanto, é oferecer acesso à água e a tratamento de esgoto, energia e serviços de transporte para todos os moradores urbanos, ao mesmo tempo diminuindo emissões de GEE e outros impactos ambientais prejudiciais, reduzindo as taxas de consumo de recursos

e aumentando a eficiência no oferecimento de serviços. Em outras palavras, essas cidades precisam inovar de modo a prover serviços para um número crescente de moradores urbanos sem reprimir o modelo energético intensivo em recursos verificado no desenvolvimento urbano do Norte global<sup>165</sup>.

## VII. EVOLUINDO DOS SETORES DE SERVIÇOS ESSENCIAIS ATÉ A MUDANÇA URBANA TRANSFORMADORA

Até aqui, enfatizou-se a importância do fornecimento de serviços essenciais para a criação de uma cidade mais igualitária. Contudo, o desenvolvimento de uma cidade mais igualitária que ao mesmo tempo favoreça a economia e o meio ambiente para todos vai requerer um processo transformador mais amplo. A experiência do WRI Cidades sustentáveis sugere que, quando as cidades solucionam problemas estruturais que atingem as vidas de muitas pessoas, este ímpeto por mudanças positivas pode iniciar mudanças em outras áreas, criando um círculo virtuoso. Um problema estrutural é aquele suficientemente grande e complexo, cujos efeitos são sentidos por grandes segmentos da população urbana.

O Relatório World Resources vai examinar o potencial de soluções para problemas estruturais desencadear transformações transversais e institucionais mais amplas em toda a cidade. Aproveitando uma série de estudos de caso aprofundados em nível municipal, o Relatório World Resources examinará como a mudança urbana transformadora acontece ou não, abordando as seguintes questões:

- Há um padrão discernível sobre como mudanças urbanas transformadoras se desdobram e como elas finalmente são institucionalizadas?
- Quais são os papéis da governança, das finanças e da capacidade de planejar e administrar a mudança urbana ao longo do tempo?
- Que ações as coalizões de agentes da mudança urbana podem adotar para apoiar a mudança urbana transformadora?
- Por que e como a mudança urbana transformadora regride ou sofre estagnação?

Neste trabalho, analisamos duas cidades bastante conhecidas, mas muito diferentes, para ilustrar o que queremos dizer com mudança urbana transformadora: Medellín, na Colômbia, e Surat, na Índia. As histórias dessas cidades ilustram como a mudança urbana transformadora cobre diferentes setores, envolve governança, finanças

e planejamento e reúne coalizões de agentes da mudança urbana. O Relatório World Resources irá mais além e apresentará múltiplos estudos de caso aprofundados em nível municipal baseados em pesquisa de campo primária. Esses estudos vão mostrar a concepção do WRI sobre mudança urbana transformadora.

## Medellín, Colômbia — de Capital dos Assassinos ao Urbanismo Social

A evolução de Medellín de "capital mundial dos assassinatos" nos anos 1990 para uma das cidades mais progressistas da América Latina nos permite examinar um caso de ampla mudança transformadora<sup>166</sup>. Entre 1990 e 1993, cerca de 6 mil pessoas eram mortas na cidade por ano<sup>167</sup>. Foi contra este violento cenário que vários fatores se reuniram e uma coalizão emergiu, fundamental para a improvável transformação de Medellín. Ilustrando este processo transformativo, Medellín reduziu sua taxa de pobreza em cerca de 9% entre 2008 e 2013 e, em 2012, foi internacionalmente reconhecida como a "cidade mais inovadora mundialmente"<sup>168</sup>.

Medellín é a segunda maior cidade da Colômbia, com uma população de aproximadamente 2,4 milhões<sup>169</sup>. A aglomeração urbana mais ampla, incluindo municípios vizinhos, tem 3,5 milhões de habitantes<sup>170</sup>. Na metade do século 20, Medellín era um centro industrial poderoso, conhecido como a "Manchester da Colômbia"<sup>171</sup>. Nos anos 1960 e 1970, a indústria têxtil experimentou um dramático declínio, resultante da fuga de empresas que buscavam mercados de trabalho mais baratos na Ásia. Os empregos na indústria têxtil foram substituídos por vendas ilícitas de cigarros, uísque e eletrodomésticos do mercado negro, e maconha (eventualmente, cocaína)<sup>172</sup>. Durante esse período, Medellín experimentou seu maior crescimento populacional<sup>173</sup>.

### Governança e Finanças Públicas

Em 1991, a Colômbia promulgou uma nova constituição, devolvendo poder e recursos aos municípios<sup>174</sup>. A descentralização buscava melhorar o acesso a serviços sociais, reduzir a pobreza e tratar da desigualdade. Vale a pena notar que, depois de mais de 20 anos, os resultados dessas políticas variaram amplamente entre os municípios<sup>175</sup>. Mas, em Medellín, a descentralização foi apoiada por lideranças políticas, movimentos sociais e o setor privado para melhorar o fornecimento de serviços básicos<sup>176</sup>.

Figura 10 | Mapa de Medellín, Colômbia



A liderança política progressista foi um importante elemento na transformação de Medellín. Sergio Fajardo foi eleito prefeito em 2004<sup>177</sup>. Ele era um estranho à política, que criou com apoiadores um movimento independente. A concepção de Fajardo era focada em solucionar três problemas estruturais: desigualdade, violência e corrupção<sup>178</sup>. Fajardo decidiu concentrar o investimento do orçamento municipal nos bairros mais pobres da cidade<sup>179</sup>. Ele é citado como autor da frase "... vamos construir as mais belas escolas nos locais mais humildes"<sup>180</sup>.

Medellín usou receitas da venda de sua geração hidrelétrica abundante para financiar sua visão de urbanismo social. A cidade decidiu, nos anos 1990, que 30% dos lucros da companhia de energia estariam disponíveis para uso público, contribuindo com US\$ 450 milhões por ano para o orçamento municipal<sup>181</sup>. Com o tempo, a cidade mudou sua estratégia de investimento em direção às comunidades mais pobres.

## Uma coalizão de agentes da mudança urbana

Na metade dos anos 1990, emergiu um consenso entre os moradores da cidade de que era necessária uma mudança social, e então foi iniciada uma série de programas sociais. O Plano Estratégico (1995-96) começou fornecendo serviços básicos aos assentamentos informais (*comunas*) nas encostas de morros em torno da cidade, e, em 1998, o plano de uso do solo, Plan de Ordenamiento Territorial, estabeleceu as questões prioritárias para a ação da administração política da cidade<sup>182</sup>. O parque das crianças, Parque de los Pies Descalzos, projetado pelo arquiteto Felipe Uribe, foi descrito como um projeto catalizador no centro da cidade<sup>183</sup>.

*Fajardo decidiu concentrar o investimento do orçamento municipal nos bairros mais pobres da cidade. Ele é citado como autor da frase "... vamos construir as mais belas escolas nos locais mais humildes".*

A estratégia de urbanismo social de Sergio Fajardo empenhou recursos para melhorar serviços em áreas da cidade onde o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) era o mais baixo, e a visão de urbanismo social foi ampliada pela administração de Alonso Salazar Jaramillo (2008-2011)<sup>184</sup>. Jaramillo expandiu a construção do sistema de teleférico para outras regiões de baixa renda e continuou a luta contra a corrupção e a favor da promoção da igualdade social.

A comunidade de negócios também apoiou a transformação de Medellín. Por exemplo, um grupo de empresários chamado Fundación Amor por Medellín comprou uma escola privada e doou-a à cidade<sup>185</sup>. Outros exemplos incluem um grupo de nove companhias que contribuíram para o museu no Parque Explora, de modo que as entradas pudessem ser gratuitas; o jardim botânico recebeu apoio de bancos e de organizações culturais privadas; e empresas de engenharia projetaram prédios públicos gratuitamente<sup>186</sup>.

## Mudança Urbana Transformadora Intersectorial

Governança local efetiva, finanças públicas e uma coalização urbana progressista, combinadas com uma série de projetos condizentes, apoiaram a transformação de Medellín. Abaixo estão alguns desses projetos.

Para tratar da carência de moradias acessíveis, muitas das habitações

*A transformação de Medellín deve-se, em parte, à fusão do urbanismo social com projetos construtivos e melhorias em infraestrutura, possibilitados por uma governança capaz e financiamento municipal suficiente.*

informais nas *comunas* de encostas de morros foram regulamentadas<sup>187</sup>. Um dos primeiros projetos iniciados sob a concepção do urbanismo social foi o *metrocable*, um sistema de teleféricos conectando à cidade as regiões mais pobres e densamente povoadas, e, com isso, ligando moradores fora das redes econômicas formais aos empregos do setor formal<sup>188</sup>. Mesmo que o projeto tenha sido criticado por oferecer menos de 10% dos deslocamentos diários nas *comunas*, a experiência estética que ele fornece foi percebida como criadora de um sentimento de "inclusão e integração em uma cidade 'moderna', ajudando a desenvolver o orgulho local e promovendo a autoestima individual"<sup>189</sup>.

Como parte da concepção de urbanismo social, Medellín adotou a estratégia de implementar amplos projetos de desenvolvimento urbano (PDUs) nas partes mais pobres da cidade<sup>190</sup>. Acreditava-se que a violência e a desigualdade que caracterizavam Medellín eram resultado de um estado de abandono e falta de investimento nos bairros marginalizados, caracterizados por pobreza e habitações informais, as *comunas*<sup>191</sup>. Muitos PDUs foram focados em soluções de planejamento construtivo, como escolas, livrarias e parques. O tamanho e o valor estético desses projetos eram parte da estratégia de contribuir visualmente para o círculo virtuoso de transformação urbana mais amplo<sup>192</sup>.

## Sumário da Mudança Urbana Transformadora em Medellín

A transformação de Medellín compreende melhorias setoriais em habitação, transporte e uso do solo. As mudanças foram apoiadas por uma governança local efetiva e pelo redirecionamento dos recursos financeiros públicos para apoiar os planos do urbanismo social. Nenhum fator isolado explica a transformação em Medellín; trata-se, antes, de um efeito incompleto, mas mutuamente fortalecedor, de diversos fatores.

Em primeiro lugar, havia a insustentável violência e desigualdade que atormentavam a cidade desde os anos 1970 até os anos 1990.

Desta crise, emergiu uma política apoiadora do meio ambiente e um compromisso de toda a cidade com o urbanismo social, que englobou autoridades eleitas, a comunidade de negócios e a sociedade civil. A administração de Medellín manteve uma estratégia de desenvolvimento consistente, mesmo que mudassem os administradores ao longo do tempo<sup>193</sup>. Isso sublinha a importância de desenvolver uma visão para uma cidade que possa ser amplamente abraçada. A transformação de Medellín deve-se, em parte, à fusão do urbanismo social com projetos construtivos e melhorias em infraestrutura, possibilitados por uma governança capaz e um financiamento municipal suficiente.

## Surate, Índia – da Crise de Saúde Pública a Modelo de Limpeza Urbana

Em 1994, a cidade de Surate, na Índia, experimentou um surto de peste bubônica. O evento desencadeou o primeiro programa de gerenciamento de saneamento urbano e saúde pública de larga escala do país e marcou um ponto de virada para reformas municipais na cidade<sup>194</sup>. Surate, uma das cidades que mais cresce na Índia, é a oitava maior no país, com uma população de quase 5 milhões<sup>195</sup>. Essa cidade portuária tem uma base econômica forte, abrangendo indústrias de corte e polimento de diamantes (responsáveis por 42% da produção mundial), têxteis e outras indústrias químicas, petroquímicas e baseadas em gás natural<sup>196</sup>.

Como Surate experimentou um crescimento econômico mais rápido do que muitas outras cidades indianas nos últimos anos, atraiu imigrantes que hoje constituem cerca de 58% de sua população<sup>197</sup>.

Surate está localizada nas margens do rio Tapi, que frequentemente tem cheias durante a estação chuvosa, afetando assentamentos em suas bacias hidrográficas. Em 2005, a cidade abrigava cerca de 500 mil moradores favelados, a maioria dos quais vivia ao longo do rio Tapi<sup>198</sup>. Entre 1990 e 2006, Surate testemunhou quatro grandes cheias, e a de 1994 resultou em um grande surto de peste bubônica<sup>199</sup>. Três meses de chuva, com subsequentes inundações e alagamentos, e a proliferação de lixo sólido em grandes partes da cidade causaram a epidemia. Residências em assentamentos informais em áreas baixas enfrentaram os mais severos impactos tanto da inundação quanto da doença, pois careciam de drenagem adequada<sup>200</sup>. Essa crise capturou a atenção de toda a nação e levou a reformas significativas na administração e nos serviços de saúde da cidade.

### Governança

Em consequência do surto de peste bubônica, sob a liderança do comissário municipal, S. R. Rao, a Surat Municipal Corporation

Figura 11 | Mapa de Surate, Índia



(SMC) implementou vigorosas operações de limpeza na cidade, acompanhadas de significativas reformas na governança<sup>201</sup>. Ações específicas incluíram gerenciamento e descarte eficiente de resíduos, reforço dos sistemas de monitoramento de doenças e aumento da conscientização pública. Sob a administração de S. R. Rao, o acesso ao tratamento de esgoto subiu de 63% para quase 97%, a coleta diária de lixo foi expandida para cobrir 98% da cidade e 75% das favelas foram pavimentadas<sup>202</sup>. Também houve uma completa revisão dos impostos atrasados. Os 20 meses de Rao no cargo deixaram um legado de orgulho cívico e cooperação entre cidadãos, políticos e a municipalidade que é visível em Surate<sup>203</sup>.

Para responder à crise com rapidez e eficácia, a SMC implementou uma abordagem descentralizada para a governança e subdividiu seis zonas administrativas em 52 distritos sanitários para recolhimento de resíduos<sup>204</sup>. Responsabilidades foram transferidas para o nível dos bairros e esforços deliberados foram feitos para quebrar sectarismos internos e fortalecer a coordenação intersetorial. Rao investiu chefes de todas as divisões de autoridade administrativa e financeira e assegurou que funcionários da SMC estivessem em campo diariamente, supervisionando operações de limpeza. Um sistema de monitoramento diário foi estabelecido, com contratantes privados engajados na coleta e no descarte de resíduos, e melhorias das favelas foram implementadas com o apoio de grupos da sociedade civil<sup>205</sup>.

Um sistema de atendimento de reivindicações foi organizado para responder prontamente aos cidadãos e foi iniciado o mapeamento

da saúde pública com documentação espacial dos dados para induzir cuidados preventivos e o gerenciamento de saúde<sup>206</sup>.

Após a peste, a SMC começou a reunir dados sobre a qualidade da água potável, vazamentos nos encanamentos, acesso a tratamento de esgoto e drenagem e ocorrência de doenças graves. Ela também organizou uma rede de centros de supervisão de saúde, primariamente nas favelas. Entre meados dos anos 1990 e hoje, essas iniciativas ajudaram a reduzir em 50% a incidência de doenças relacionadas à água em Surate<sup>207</sup>. Outras reformas relacionadas ao gerenciamento financeiro incluíram um sistema de cobrança fiscal que aumentou a eficiência da arrecadação de 30% para mais de 80%, solucionando muitos atrasos no pagamento de impostos<sup>208</sup>. Além de mudanças estruturais – como a substituição de uma estrutura hierárquica de tomada de decisões, institucionalizada na época, para outra mais descentralizada –, a SMC foi a primeira corporação municipal da Índia a informatizar seus departamentos, em 1998, e desenvolver uma política de tecnologia da informação, tornando o gerenciamento urbano mais eficiente<sup>209</sup>.

### **Uma coalizão de agentes da mudança urbana**

Mesmo que o papel da SMC e a liderança do comissário municipal S. R. Rao tenham sido significativos, o setor privado de Surate também desempenhou um papel-chave em vários projetos de desenvolvimento urbano e ofereceu alívio durante o desastre, em parceria com a SMC e organizações da sociedade civil. O êxodo para escapar da peste deixou muitas empresas sem mão de obra, o que levou a um significativo apoio das empresas aos esforços da SMC para limpar a cidade. A Câmara de Comércio e Indústria de South Gujarat, com cerca de 70 mil empresas associadas, foi influente nas decisões dos governos municipal e estadual<sup>210</sup>. Essa relação de confiança entre a SMC e as empresas da cidade também levou a uma forte base de receitas para o município.

### **Mudança Urbana Transformadora Intersetorial**

As reformas implementadas pela SMC depois da peste claramente melhoraram o gerenciamento de esgoto e resíduos sólidos na cidade, ao mesmo tempo que elevaram a capacidade, a reputação e a moral da SMC. Elas levaram a uma tomada de decisão mais eficiente, a mais investimentos privados e, à medida em que a aparência das edificações e a governança da cidade melhoraram, também conduziram a uma mudança de atitude por parte dos cidadãos, estimulando maior participação civil. Esses desdobramentos impulsionaram ações entre múltiplos setores urbanos e encabeçaram outras iniciativas progressistas de desenvolvimento urbano, como discutido abaixo<sup>211</sup>.

***Uma forte liderança nas vigorosas operações de limpeza da cidade melhorou a capacidade técnica do governo local. Essas mudanças levaram Surate à dianteira da administração urbana na Índia e a cidade é hoje conhecida por sua infraestrutura de ponta.***

Dada a alta vulnerabilidade de Surate a inundações e outros riscos – como a elevação do nível do mar, precipitações sazonais mais altas de monções e preocupações de saúde pública associadas, a cidade concentrou-se na adaptação climática e no planejamento resiliente desde 2008<sup>212</sup>. Com a câmara de comércio da cidade, a Fundação Rockefeller e grupos de consultoria, produziu-se em 2011 uma Estratégia Municipal de Resiliência, estabeleceu-se o Consórcio de Mudança Climática de Surate e três projetos de adaptação climática foram implementados entre 2013 e 2015<sup>213</sup>. As medidas de planejamento de resiliência tomadas pela cidade incluem o desenvolvimento de um sistema de alerta prévio sobre riscos de inundação, mapeamento de localização desses riscos e regulamentação de edificações em planícies de alagamento, assim como melhoria dos sistemas de efluentes e esgoto para reduzir os riscos à saúde decorrentes de inundações e melhoria do monitoramento de saúde<sup>214</sup>.

Em 2014, a cidade fez uma parceria com a Microsoft para planejar sua transformação em "smart city". Iniciativas sob esta parceria incluem o aprimoramento de soluções de e-governança já estabelecidas para contabilidade e cobrança de impostos de propriedade, serviços ao cidadão, monitoramento de saúde, gerenciamento de sistemas de água e esgoto e uma plataforma tecnológica para políticas que respondam a ameaças de crimes e à segurança<sup>215</sup>.

### **Sumário da Mudança Urbana Transformadora em Surate**

Em Surate, um surto de peste bubônica resultante das inundações de 1994 e as grandes inundações de 2006, que levaram a um surto de leptospirose, desencadearam reformas inéditas na administração e na política fiscal da cidade. Uma forte liderança nas vigorosas operações de limpeza melhorou a capacidade técnica do governo local. Essas mudanças levaram Surate à dianteira da administração urbana na Índia e a cidade é hoje conhecida por sua infraestrutura de ponta<sup>216</sup>. Reformas institucionais favoreceram ações mais

descentralizadas, com maior eficácia, e também parcerias com o setor privado e com a sociedade civil. As reformas fortaleceram ainda a base de receitas, estabeleceram sistemas de supervisão de saúde e catalisaram iniciativas de e-governança, como o alerta prévio sobre riscos de inundação. A SMC demonstrou o mais alto compromisso com o bem-estar dos cidadãos, aumentando a confiança da comunidade nas lideranças da cidade e promovendo a transparência. Surate é a única cidade na Índia a publicar semanalmente dados sobre gastos orçados e concretizados<sup>217</sup>.

## VIII. LIÇÕES APRENDIDAS

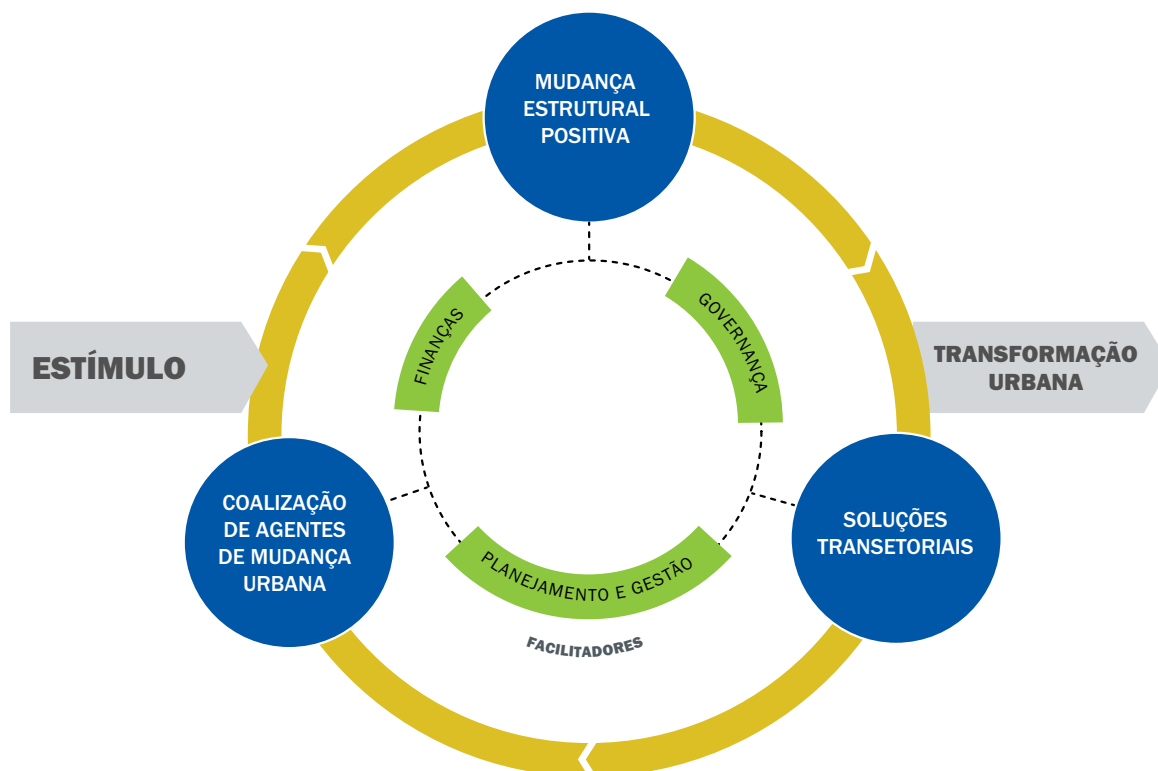
As mudanças urbanas transformadoras aconteceram em Medellín e Surate quando várias condições foram alcançadas. Em primeiro lugar, havia um forte compromisso por parte de atores políticos e dos setores público e privado e cidadãos engajados – em outras palavras, havia apoio de uma ampla coalizão de agentes da mudança. Em segundo lugar, ambas as cidades tinham uma liderança local forte, visionária e progressista e uma governança local efetiva, com elevada responsabilidade. Em terceiro lugar, as duas cidades também dispunham de recursos financeiros suficientes para implementar

reformas ambiciosas – Medellín, de seus recursos de energia hídrica, e Surate, de uma base de receitas bem administrada e do contínuo investimento do setor privado na cidade<sup>218</sup>. E em quarto lugar, ambas as cidades conseguiram planejar, gerir e sustentar mudanças positivas ao longo do tempo.

Da análise de Medellín e Surate e de outras descrições de mudanças transformadoras e setoriais, conclui-se que três fatores-chave estão envolvidos na realização da mudança: governança, finanças e planejamento urbano e gerenciamento.

A figura 12 ilustra a teoria da mudança urbana transformadora aqui proposta. Ela começa com uma questão que afeta a qualidade de vida de muitas pessoas e serve como um estímulo, em torno do qual uma coalizão de agentes da mudança urbana dos setores público, privado e da sociedade civil se reúne, age e cria um impulso para soluções, trazendo, assim, um círculo virtuoso de mudança positiva através de todos os setores urbanos, para finalmente aprimorar a qualidade de vida de um grande número de moradores.

Figura 12 | **Círculo virtuoso da mudança urbana transformadora**



## Governança

No contexto do Relatório World Resources, a governança urbana se refere a relações, normas e regras institucionalizadas que são usadas para formatar, organizar e gerir cidades para o bem comum.

Dada essa definição ampla, a governança urbana se estende para além de governos, prefeitos e conselhos municipais para incluir a sociedade civil e o público. Organizações da sociedade civil são particularmente importantes em áreas em rápida urbanização, onde governos locais são frequentemente fracos, têm capacidade limitada e estão severamente subfinanciados. Neste contexto, atores não estatais desempenham um papel significativo em "governar sem o governo".

Em casos bem-sucedidos, onde a mudança foi institucionalizada no longo prazo, percebemos que isto aconteceu em razão da parceria efetiva entre organizações da sociedade civil e o governo, assim como do apoio do setor privado<sup>219</sup>. Muitos analistas associam a qualidade da governança urbana ao modo como políticas administrativas e de descentralização são implementadas<sup>220</sup>.

Muitos países no Sul global eram altamente centralizados até os anos 1990, quando foram promovidas políticas de descentralização<sup>221</sup>. A centralização administrativa significava que políticas urbanas e objetivos de desenvolvimento eram frequentemente determinados por governos centrais distantes. A descentralização administrativa deveria trazer o governo da cidade mais para perto do povo, facilitando assim um melhor entendimento de fatores contextuais locais e tornando as entidades municipais mais responsivas aos moradores locais.

Para a descentralização administrativa funcionar, governos municipais precisam ser capazes de coordenar funções burocráticas complexas e possuir forte capacidade técnica. A realidade é que muitas cidades têm burocracias excessivamente complexas e grandes cidades são frequentemente divididas em entidades políticas concorrentes entre si, abrangendo múltiplas jurisdições geográficas<sup>222</sup>. Em resposta a esses desafios, o fornecimento de infraestrutura e serviços urbanos essenciais frequentemente se torna responsabilidade de órgãos de propósito especial. Estes órgãos contribuem para a fragmentação territorial e funcional, o que por sua vez aumenta a dificuldade de coordenação entre unidades.

Espera-se que a descentralização política torne o governo municipal mais democrático e responsável<sup>223</sup>. Embora muitas cidades no Sul global tenham prefeitos eleitos, a qualidade da governança urbana, a política, a democracia local e a participação cidadã variam muito e frequentemente são inadequadas<sup>224</sup>. Por exemplo, em algumas

cidades, os processos participativos formais são inexistentes e, em outras, não fica clara a ligação entre esses processos, que tomam muito tempo, e resultados significativos. Mesmo que haja uma tremenda variação entre as regiões geográficas, muitas cidades na América Latina começaram a melhorar suas governanças já nos anos 1980 e início dos anos 1990. Contudo, mesmo em cidades consideradas exemplares, como Bogotá, na Colômbia, houve corrupção e retrocessos políticos<sup>225</sup>.

Em teoria, um processo eleitoral democrático e processos de participação pública bem projetados deveriam proteger a governança de corrupção e de poderosos grupos de interesse que exercem indevida influência política e econômica sobre decisões cruciais que afetam o interesse público. Exemplos de grupos de interesse poderosos incluem corporações multilaterais, empresas da construção civil, o lobby automobilístico e as classes altas em geral<sup>226</sup>. Há uma extensa literatura que examina criticamente o potencial de políticas urbanas e da participação pública para contribuir positivamente para resultados urbanos<sup>227</sup>. Um ponto fraco importante é a vulnerabilidade diante de investidas da elite, na medida em que os participantes entram no processo a partir de posições de poder desiguais. Eles têm um acesso assimétrico a recursos e níveis variados de conhecimento dos processos burocráticos e políticos<sup>228</sup>.

Ativistas urbanos, como Somsook Boonyabancha, na Tailândia, que há anos tem trabalhado em favor das famílias de baixa renda que vivem em áreas urbanas, defendem a expansão de espaços participativos e novas formas de governança participativa que permitam uma distribuição de poder horizontal (e não hierárquica)<sup>229</sup>. Na experiência de Boonyabancha, os modelos de desenvolvimento de cidades mais bem-sucedidos são viabilizados quando os prefeitos estão abertos a amplos processos participativos. Nesses casos, todos os atores e instituições municipais sentem uma responsabilidade comum na tarefa de gerir a cidade juntos e fazer o melhor uso dos recursos, inovações, relações socioculturais locais, conhecimento e recursos financeiros para desenvolver a cidade para todos os moradores.

## Finanças

O Relatório World Resources define finanças como todos os recursos financeiros das cidades, incluindo tanto fontes de custeio quanto financiamentos obtidos através de instrumentos como empréstimos, emissão de títulos e garantias que forneçam capital ou melhoria de crédito. Esses instrumentos permitem que as cidades obtenham adiantamento de investimentos para grandes projetos de infraestrutura, por exemplo. Os custeios incluem fontes não reembolsáveis, como transferências fiscais de governos nacionais, impostos, tarifas/

cobranças e vendas de terrenos e/ou instrumentos de arrecadação de valores imobiliários, enquanto financiamentos requerem o reembolso ao longo do tempo.

Há uma forte correlação positiva entre orçamentos municipais *per capita* e o fornecimento de serviços, embora recursos financeiros não sejam o único fator. Cidades do Sul global enfrentam restrições peculiares quando se trata de gerar receitas. Elas tendem a ter limitada autonomia fiscal e uma base de recursos estreita, dependendo frequentemente da venda de terrenos agrícolas ou não produtivos para levantar recursos. Como a figura 9 ilustra, cidades do Sul global com as maiores populações têm os orçamentos *per capita* mais baixos (a diferença é especialmente acentuada na África, no Sul da Ásia e na América Latina). Governos nacionais podem ser inaptos ou relutantes em garantir empréstimos subnacionais, e o resultado disso são muitos orçamentos municipais altamente dependentes de transferências de recursos estaduais ou de governos centrais. Essa situação complica a responsabilização e inibe uma delegação real ao município de decisões a respeito de receitas e gastos públicos.

Quando as finanças municipais dependem de transferências de níveis mais altos de governo, o problema de responsabilidades institucionais desiguais no fornecimento de serviços urbanos tende a aparecer. No Paquistão, por exemplo, níveis subnacionais de governo arrecadam apenas 10% das receitas totais, mas respondem por 33% dos gastos públicos<sup>230</sup>. O governo federal recolhe 90% do total nacional de receitas, dos quais 67% são gastos no nível federal e o saldo de 33% é repassado aos níveis subnacionais<sup>231</sup>. Uma consequência institucional desses repasses é que organizações de fornecimento de serviços urbanos se reportam a níveis mais altos de governo (como companhias de água, redes nacionais de energia, companhias de viação férrea) e frequentemente não são responsabilizáveis junto ao governo municipal ou a beneficiários municipais pelos serviços urbanos que elas são, por mandato, encarregadas de prover. Esta disparidade na responsabilidade institucional monta o palco para deficiências na atenção à demanda, mau direcionamento de serviços para a população desatendida, “jeitinhos” e corrupção.

A descentralização fiscal tem o potencial de melhorar a responsabilização, a transparência e o fornecimento de serviços, mas não é a solução de todos os males. Uma maior autonomia fiscal deve ser acompanhada de capacidade fiscal adequada. Em muitas cidades do Sul global, há pouca inclinação para gastos com as famílias de baixa renda, e isso leva à não utilização de verbas e a um círculo vicioso de menor capacidade, problemas pendentes e nenhum ganho político. Em alguns casos, dinheiro demais é destinado a certos setores e, para outros, dinheiro de menos. Em resumo, os desafios fiscais das

cidades se estendem para além da falta de recursos e envolvem a vontade e a capacidade de se fazer um uso mais eficiente dos fundos existentes.

O fornecimento de serviços urbanos de qualidade é minado ainda pelo “autofornecimento”, pelo qual comunidades tomam conta de suas próprias necessidades através de investimentos privados em serviços urbanos que não estão disponíveis para o público ou que não são confiáveis. Deste modo, a insuficiência de serviços em bens públicos é compensada por custosas respostas oriundas do mercado, mas essa solução parcial impõe significativos custos privados aos indivíduos nela implicados e, geralmente, custos sociais ao resto da cidade. O autofornecimento desestimula o incentivo aos órgãos públicos para melhorar o oferecimento de serviços e mina o consenso político para aprimorar a responsabilização local. O resultado é um ciclo negativo e retroalimentado de resistência dos cidadãos a quaisquer reformas das finanças municipais que impliquem aumento de tarifas ou impostos sobre serviços<sup>232</sup>.

## Planejamento e Gestão

Numa definição ampla, planejamento e gestão referem-se à capacidade da cidade de integrar-se em torno de uma concepção, de criar um processo participativo significativo e gerir um misto de sistemas, conjuntos de qualificações e conhecimentos que apoiem uma gestão efetiva da cidade.

O planejamento urbano no Norte global tem sido redefinido desde o apogeu do planejamento europeu de cidades, do planejamento racional abrangente e do planejamento ao estilo “comando e controle”. Esses modelos emergiram com o Iluminismo e foram construídos sobre lições neoclássicas de economia, engenharia e, eventualmente, de análise de sistemas e de uma ciência de políticas administrativas<sup>233</sup>. Uma leitura da história do planejamento nos leva a concluir que os melhores resultados são conceituados por pensadores criativos e visionários, informados por processos participativos e deliberativos. Este planejamento considera as preocupações econômicas, ambientais e de igualdade dos moradores da cidade.

A capacidade de planejamento e gestão é geralmente limitada em cidades do Sul global. As cidades de mais rápido crescimento estão lidando com um déficit em infraestrutura e serviços e uma insuficiência de capacidade para acompanhar o crescimento e as crescentes necessidades e prioridades dos cidadãos. Mais ainda, muitos programas de financiamento e outras formas de fomento oferecidos por governos nacionais estabelecem requisitos, como, por exemplo, que as cidades demonstrem certo desempenho ou criem planos integrados em coordenação com outras entidades. Cidades com



capacidade de planejamento e gestão insuficiente não estão aptas a tirar vantagem desses incentivos nacionais e ficam ainda mais atrás de cidades coirmãs no recebimento de verbas ou investimentos privados, o que forma um círculo vicioso que exacerba a limitação de suas capacidades.

A capacidade de planejamento e gestão é crucial para lidar com problemas crescentes de poluição, água e tratamento de esgoto, congestionamento e a crescente desigualdade no acesso a serviços urbanos em muitas cidades. Muitos desses problemas são causados pela prioridade dada ao consumo privado em detrimento do bem-estar público. Em muitos países do Sul global, instituições urbanas relativamente fracas não têm capacidade ou incentivos para identificar um conjunto generalizável de preferências comunitárias em relação a resultados ambientais, sociais e econômicos. Planejamento e gestão urbana requerem uma capacidade técnica real no nível local para analisar, medir e implementar "intervenções que suprimam o déficit entre o cálculo privado e social", de modo que as cidades possam regulamentar e fazer vigorar políticas e instrumentos de planejamento que limitem esses problemas<sup>234</sup>. Muito frequentemente, o planejador urbano não tem nem o mandato institucional, nem a expertise profissional para conciliar esses interesses diversos<sup>235</sup>. Em outros contextos, responsáveis pela tomada de decisões em centros urbanos estão focados em projetos individuais e o resultado são decisões que não estão coordenadas enquanto partes de uma concepção e um plano que melhore a cidade para todos os moradores.

## IX. TRANSFORMANDO CIDADES MAIS IGUALITÁRIAS EM REALIDADE

A urbanização está ocorrendo em muitos países onde o crescimento populacional urbano está superando o crescimento econômico e a proporção das pessoas em situação de pobreza que moram em áreas urbanas está crescendo globalmente. Muitas cidades não têm recursos financeiros nem capacidade de atender às necessidades por serviços de suas crescentes populações. Cidades emergentes e em dificuldade estão em uma encruzilhada. Elas estão sob tremenda pressão para atender necessidades urgentes, ao mesmo tempo em que devem evitar decisões que levem a padrões insustentáveis de desenvolvimento urbano.

Nesse contexto, o Relatório World Resources examina se uma cidade mais igualitária é um ponto de partida viável para se alcançarem maiores prosperidade econômica e sustentabilidade ambiental para a cidade como um todo. As áreas prioritárias para as cidades estão relacionadas a uso do solo, habitação, água e tratamento de esgoto, energia e transporte. Nossos próximos trabalhos vão se concentrar

***Muitas cidades não têm os recursos financeiros nem a capacidade de atender às necessidades por serviços de suas crescentes populações. Cidades emergentes e em dificuldade estão em uma encruzilhada. Elas estão sob tremenda pressão para atender necessidades urgentes, ao mesmo tempo em que devem evitar decisões que levem a padrões insustentáveis de desenvolvimento urbano.***

em como implementar abordagens práticas em cada uma dessas áreas (veja o Anexo).

Encontrar soluções para esses problemas setoriais prioritários não é o suficiente. Há uns poucos exemplos de cidades que, contrariando as expectativas, têm tratado com êxito de problemas estruturais, desencadeando um amplo círculo virtuoso de transformação urbana. Inspirada por esses exemplos, uma série de estudos de caso aprofundados em nível municipal vai analisar como a mudança urbana transformadora acontece.

Cada trabalho para discussão vai examinar também governança, finanças e a capacidade de planejar e administrar a mudança urbana ao longo do tempo. Alguns dos exemplos mais poderosos de mudança positiva vêm de uma coalização de agentes da mudança urbana trabalhando para oferecer serviços e bens públicos. Investimentos públicos e privados são necessários para construir infraestrutura e fornecer serviços, assim como para apoiar a capacidade dos governos municipais. Planejamento e gestão efetivos são necessários para vislumbrar, implementar e colocar em vigor planos que promovam uma cidade mais igualitária.

Não há melhor época para implementar ações práticas e escalonáveis que tornem as cidades mais igualitárias. Conforme descrito neste trabalho para discussão, há muito em jogo, e precisamos de um entendimento melhor sobre como possibilitar transformações mais amplas, ambiciosas e que abranjam a cidade inteira. Três acordos internacionais chave oferecem uma oportunidade para a comunidade global implementar uma pauta focada em cidades sustentáveis – onde todos os cidadãos tenham acesso a serviços urbanos.

As 17 Metas de Desenvolvimento Sustentável adotadas por todos os estados membros da ONU formam a pauta para o desenvolvimento sustentável de 2030. O Acordo de Paris da UNFCCC sobre a mudança climática tem o consenso de 195 países para limitar o aquecimento global com a implementação de ações relacionadas à mitigação e adaptação às mudanças climáticas, assim como questões relativas a financiamentos, a começar em 2020. Finalmente, a Nova Agenda Urbana, resultante da conferência Habitat III em Quito, no Equador, traça uma concepção para as cidades pelos próximos 20 anos. Em que pese estes acordos globais serem ambiciosos e promissores, está-se exigindo muito das cidades, muitas das quais têm recursos e capacidade extremamente limitados. O Relatório World Resources oferece conhecimento sobre abordagens práticas que tornem possível a transformação urbana em direção a uma cidade mais igualitária.

## ANEXO: UMA LISTA PARCIAL DOS PRÓXIMOS TRABALHOS PARA DISCUSSÃO DO WRR

ÁREA PRIORITÁRIA	DESAFIO	QUESTÕES-CHAVE
<b>Gerindo a Expansão Urbana</b>	Apesar de o adensamento urbano ter benefícios <sup>236</sup> , a superconcentração e a falta de habitação acessível permanecem um desafio em cidades densamente povoadas do mundo em desenvolvimento. Adicionalmente, a expansão urbana não planejada em áreas verdes limita a capacidade dos sistemas de agricultura e produção de alimentos regional para sustentar populações urbanas crescentes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Que papel desempenha a economia política dos mercados de terrenos urbanos na expansão excessiva e não planejada de muitas cidades?</li> <li>▪ Como as cidades poderiam planejar o uso do solo, reformar a legislação referente ao adensamento urbano e regular mercados fundiários para limitar a expansão urbana e assegurar que novos desenvolvimentos sejam adequadamente planejados e atendidos por serviços?</li> <li>▪ Como municípios podem apoderar-se do valor dos terrenos dentro da cidade para o bem público?</li> <li>▪ Como atores privados podem ser encorajados a investir no adensamento urbano energeticamente eficiente?</li> <li>▪ Como os municípios em regiões metropolitanas crescentes podem melhorar a coordenação entre setores e jurisdições para uma governança mais efetiva?</li> </ul>
<b>Habitação Segura e Acessível Dentro da Cidade</b>	Em muitas cidades, a escassez de habitações acessíveis e uma oferta excessiva de habitações de alto padrão conduziu à dispersão do desenvolvimento, à densidade habitacional inadequada e a comunidades não planejadas, que não estão integradas ao transporte ou às redes econômicas. Assentamentos informais proliferam para oferecer habitação acessível, ainda que com baixa qualidade.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Qual é a disponibilidade de habitações acessíveis em locais centrais e bem atendidos em serviços?</li> <li>▪ Sob que circunstâncias a melhoria <i>in situ</i> foi bem-sucedida e por que foi insuficiente em outros casos?</li> <li>▪ Como as cidades usaram habitações de aluguel para resolver a falta de moradia acessível em centros urbanos?</li> <li>▪ Que mudanças podem incentivar o melhor uso de terrenos subutilizados para moldar e responder à dinâmica de mercado local e facilitar o abastecimento de habitações acessíveis em locais com boa oferta de serviços?</li> </ul>

ÁREA PRIORITÁRIA	DESAFIO	QUESTÕES-CHAVE
<p><b>Gestão de Riscos Hídricos e de Distribuição de Água em Cidades</b></p>	<p>Bacias hidrográficas urbanas estão ameaçadas pela pegada urbana, pela atividade humana e pelos processos industriais e comerciais crescentes, bem como pela mudança climática, que afetarão o abastecimento de água e sua demanda. Muitas regiões têm legislações ambientais fracas e capacidades limitadas para monitorar e fazer vigorar a regulamentação<sup>237</sup>, fazendo com que as fontes de água urbanas se tornem cada vez mais poluídas. A coordenação entre entidades responsáveis pela manutenção de fontes e distribuição de água é fraca.</p>	<p>Para tratar de riscos das bacias hidrográficas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quais são as tendências regionais que poderiam aumentar os riscos hídricos em grandes cidades?</li> <li>▪ Quais são as implicações sociais e econômicas dessas tendências regionais?</li> <li>▪ Que soluções estão disponíveis para serem aplicadas pelas cidades fora de suas jurisdições, de modo a reduzir a probabilidade e as consequências dos riscos de sua segurança hídrica?</li> </ul> <p>Para tratar da distribuição de água e do acesso das famílias de baixa renda à tarifa social de serviço de abastecimento de água nas cidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quais são as abordagens institucionais e de governança inovadoras quanto ao estresse hídrico?</li> <li>▪ Quais são as abordagens alternativas para o tratamento e oferecimento de água potável acessível e confiável com eficiência de custos?</li> </ul>
<p><b>Acesso a Energia Limpa, Acessível e Confiável</b></p>	<p>Em países em rápida urbanização, as famílias de baixa renda consomem relativamente pouca energia <i>per capita</i>, mas suas fontes de energia geralmente são as menos sustentáveis<sup>238</sup>. As cidades precisarão considerar o aumento de demanda que aqueles hoje desatendidos vão impor aos futuros sistemas urbanos de energia e também como seus sistemas podem ser projetados para servir efetivamente à população de baixa renda e contribuir para sua produtividade econômica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Que abordagens terão o maior impacto entre a população desatendida em termos de acesso à energia, confiabilidade, custo e saúde?</li> <li>▪ Como as cidades podem simultaneamente aprimorar serviços de energia para as comunidades desatendidas e assegurar que se tornem mais produtivas e reduzam suas emissões totais de GEE?</li> <li>▪ Que abordagens existem para fazer as populações urbanas nas cidades de baixa renda da África subsaariana abandonarem combustíveis sólidos de cocção?</li> <li>▪ Como a eficiência energética pode ajudar as comunidades desatendidas?</li> <li>▪ Em que pontos as políticas entre cidades e governos nacionais precisam estar alinhadas?</li> <li>▪ Que instrumentos inovadores podem mobilizar investimentos para o fornecimento de serviços energéticos?</li> </ul>
<p><b>Sistemas de Transporte Sustentáveis Melhorando a Acessibilidade para Todos</b></p>	<p>Houve avanços mundiais na mobilidade sustentável, mas as tendências positivas foram superadas pela motorização e seus impactos negativos. A maior parte do crescimento na frota de veículos acontece no Sul global, criando congestionamentos, aumentando a poluição do ar e reduzindo a atividade física. Esses impactos negativos resultam no acesso desigual às oportunidades urbanas e afetam de maneira desproporcional as famílias de baixa renda.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quais são as políticas-chave para alavancagem e como elas podem apoiar a sustentabilidade social, econômica e ambiental?</li> <li>▪ Como as cidades podem encorajar políticas que favoreçam uma nova agenda de mobilidade urbana?</li> <li>▪ Qual é o caminho a seguir, em termos de finanças, instituições e tecnologias para viabilizar essa nova agenda?</li> </ul>

## NOTAS FINAIS

1. Nações Unidas, 2014: 1.
2. Nações Unidas, 2014: 1.
3. Nações Unidas, 2014: 12.
4. Ravallion et al., 2007a.
5. Nações Unidas, 2014.
6. Cálculo dos autores com base em análise do PovcalNet, atualizado pela última vez em outubro de 2015.
7. Banco Mundial, 2016b; OMS e UNICEF, 2015.
8. Parnell, 2016.
9. Nações Unidas, 2015c.
10. ONU Habitat, 2014: 1.
11. Cities Alliance, 2015.
12. Nações Unidas, 2015b: 14.
13. New Climate Economy, 2015.
14. ONU Habitat, 2016: 189-94.
15. ONU Habitat, 2016: 193.
16. Nações Unidas, 2014: 1.
17. Glaeser, 2014; Ravallion et al., 2007a.
18. Serageldin, 1994.
19. É preciso registrar que há muitas abordagens para se tratar a desigualdade, por exemplo, desigualdade de renda, desigualdade espacial, além da garantia de direitos individuais e coletivos. Esses aspectos da desigualdade precisam ser tratados e é difícil hierarquizar a importância destas abordagens. Contudo, os autores tomaram a decisão estratégica de focar nas conexões entre economia, meio ambiente e equidade. Isso leva a um conjunto limitado de questões em torno das quais as cidades podem tratar de necessidades urgentes de seus habitantes e em relação às quais as decisões têm o potencial de acarretar um atrelamento urbano insustentável.
20. Hoornweg e Freire, 2013; McDonald, 2015.
21. Ghani e Kanbur, 2013: 23; Ravallion, 2016: 445-447.
22. Ravallion et al., 2007b.
23. Leonard, 2010; Biello, 2011; Ferrão e Fernández, 2013.
24. Jerico et al., 2016; Pieterse, 2008.
25. Há interesse crescente no conceito de mudança urbana transformadora e sustentabilidade urbana; por exemplo, veja Messner (2015).
26. Departamento do Censo dos Estados Unidos, 2010.
27. Oxford Economics, 2014: 4.
28. Oxford Economics, 2014: 4.
29. Alguns exemplos de países que não conduziram censos em uma década ou mais: República Democrática do Congo, Eritreia, Madagascar, Somália, Paquistão, Iêmen, Jordânia, Líbano, Guatemala, Haiti, Uzbequistão e Ucrânia (Nações Unidas, 2015a).
30. Por exemplo, a Global Commission on the Economy and Climate (2014) classificou as cidades como Cidades Emergentes, Megacidades Globais e Cidades Maduras baseando-se em população e renda. Godfrey e Savage (2012) consideraram cinco perfis de risco climático como um modo de diferenciar cidades, e a Shell e o Centre for Liveable Cities (2014) consideraram seis arquétipos baseados no uso de energia nas cidades. Cada um desses estudos classificou as cidades com base no tema particular de análise.
31.  $(\text{PIB per capita 2030}/\text{PIB per capita 2015})/(\text{População 2030}/\text{População 2015})$ .
32. Nações Unidas, 2014: 11.
33. Nações Unidas, 2014: 11.
34. Nações Unidas, 2014: 11.
35. Nações Unidas, 2014: 1.
36. Nações Unidas, 2014: 37-38.
37. Tacoli et al., 2014: 8-9.
38. Tacoli et al., 2014: 8.
39. Tacoli et al., 2014: 8-9.
40. Tacoli et al., 2014: 8-9.
41. Glaeser, 2014.
42. Glaeser, 2014.
43. Glaeser, 2014. 1154.
44. Potts, 2012: 2.
45. Potts, 2012: 3; ONU Habitat, 2010.
46. Castells-Quintana, 2016: 1.
47. Castells-Quintana, 2016: 1.
48. Ravallion et al. 2007c: 1; ONU Habitat, 2003; Chatterjee et al., 2016.
49. Ravallion et al., 2007c: 1.
50. Ravallion et al., 2007c: 1.
51. Ravallion et al., 2007c: 1.
52. Ravallion et al., 2007c: 1.
53. Ravallion et al., 2007c: 1.
54. Mitlin, 2016a; Convenção Americana de Direitos Humanos, 2014.
55. Ravallion et al., 2007a. 27.
56. Ravallion et al., 2007c: 8.
57. Banco Mundial, 2016b.
58. Ravallion et al., 2007a; Ravallion et al., 2007b; Ravallion et al., 2007c: 8.
59. Datt et al., 2016: 13.
60. A maioria das outras cidades representadas usa taxas de câmbio de janeiro de cada ano orçamentário. Dada a variação das taxas de câmbio no Brasil em 2015, calculamos o orçamento para cada cidade usando a média mensal das taxas de câmbio do Real entre janeiro e dezembro de 2015, variando de 2,6358 a 3,9031. A taxa de câmbio ajustada para calcular o orçamento de cada cidade brasileira foi de 1 US\$ = 3,333 BRL\$ em 2015 (X-Rates, 2015); Accra Metropolitan Assembly, 2012; Ghana Statistical Service, 2014; Budget Office of the County Government of Mombasa, 2014; Budget Office of the County Government of Mombasa, 2015; Nairobi City County, 2014; Nairobi City County, 2015; budgIT, 2016; National Population Commission, 2016; eThekweni Municipality, 2012; eThekweni Municipality, 2015; City of Johannesburg; Statistics South Africa; City of Johannesburg, Statistics South Africa, 2015; Muzammil,

- 2015; Department of Census and Statistics, Government of Sri Lanka, 2012; BBMP, 2015; Surat Municipal Corporation, 2016; Ahmedabad Municipal Corporation, 2015; Municipal Corporation of Greater Mumbai, 2015; Census of India, 2011; Municipio de Medellín, 2015; Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, 2015; DANE, 2016; Secretaría de Finanzas, Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2015; INEGI, 2010; Accra Metropolitan Assembly, 2012; Câmara Municipal de São Paulo, 2014; Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 2015; Câmara Municipal Belo Horizonte; IBGE, 2015; Seoul Metropolitan Government, 2014; National Bureau of Statistics China, 2014; City of Yokohama, 2015; StatBank Denmark, 2016; Singapore Government, 2015; Singapore Department of Statistics, 2016; City of New York, 2014.
61. Watts, 2014; Finnegan, 2002; Foltyn, 2016.
  62. J-PAL, 2012: 11; Satterthwaite, 2016: 99.
  63. Satterthwaite, 2016: 100.
  64. J-PAL, 2012: 11.
  65. Nações Unidas, 2015b: 9.
  66. Nações Unidas, 2015b: 60.
  67. PNUMA, 2011: 7.
  68. J-PAL, 2012.
  69. ONU Habitat, 2003: xxv.
  70. "Infraestrutura básica" refere-se ao grande sistema de infraestrutura compartilhada.
  71. Johnson, 2001.
  72. Zhao et al., 2016: 8.
  73. Cálculos da UNICEF (Fundo das Nações Unidas para a Infância) e Organização Mundial de Saúde (OMS) – Joint Monitoring Programme (JMP) for Water Supply and Sanitation database (OMS e UNICEF, 2015).
  74. Uma fonte melhorada de água potável é aquela que, pela natureza de sua construção, protege adequadamente a fonte de contaminação externa, particularmente de matéria fecal. Uma fonte melhorada de água potável inclui água encanada como premissa (conexão de água residencial encanada, localizada dentro da habitação, terreno ou quintal) e outras fontes melhoradas de água potável (torneiras públicas, fontanários, poços tubulares, poços a céu aberto, cisternas protegidas, fontes protegidas e captação de água da chuva). Fontes de água não melhoradas incluem cisternas não protegidas, fontes não protegidas, carros com pequenos tanques/barris, caminhões-pipa (UNICEF e OMS, 2012).
  75. Cálculos da UNICEF (Fundo das Nações Unidas para a Infância) e Organização Mundial de Saúde (OMS) – Joint Monitoring Programme (JMP) for Water Supply and Sanitation database (OMS e UNICEF, 2015).
  76. K, 2014; Rohith, 2014.
  77. McDonald et al., 2014: 100.
  78. Banco Mundial, 1994: 15 citado no SIWI, 2005: 11.
  79. SIWI, 2005: 6.
  80. Vollmer e Grêt-Regamey, 2013: 1543.
  81. Vollmer e Grêt-Regamey, 2013.
  82. Banco Mundial, 2016b.
  83. OMS e UNICEF, n.d.
  84. OMS e UNICEF, n.d.
  85. OMS e UNICEF, n.d.
  86. SIWI, 2005: 13.
  87. Kennedy et al., 2015.
  88. Kennedy et al., 2015.
  89. Grübler e Fisk, 2013.
  90. Winrock International, 2005: 67.
  91. GENUS, 2011; Singh et al., 2015.
  92. Banco Mundial, 2016b. "Países de baixa renda" incluem países pobres altamente endividados, países menos desenvolvidos e países de baixa renda, segundo a classificação de países do Banco Mundial.
  93. Banco Mundial, 2016b; Banco Mundial, 2016a; IEA e Banco Mundial, 2013: 37.
  94. Banco Mundial, 2016b.
  95. Lei et al., 2011: 941.
  96. Chafe et al., 2014: 1314.
  97. Chafe et al., 2014: 1314.
  98. Leather et al., 2011: 6.
  99. Sperling e Gordon, 2008; Mahendra, 2014: 14.
  100. Ahmed et al., 2007.
  101. Gwilliam, 2002: 5.
  102. Hook, 2005: 2.
  103. Pucher et al., 2005; Vasconcellos, 1997; Drabo, 2013.
  104. ADB, 2012.
  105. ONU Habitat, 2013: 8; AfDB, 2012.
  106. Gwilliam, 2002: xvii.
  107. Mani et al., 2012: 7.
  108. Sakamoto et al., 2010: 10.
  109. Steg e Gifford, 2005: 61.
  110. Rohith, 2014; K, 2014.
  111. ICRIER e WRI, 2016; INCEP, 2016: 39.
  112. ICRIER e WRI, 2016: 31.
  113. McGuirk, 2014; Abers, 2000.
  114. Chuhan-Pole et al., 2016: 33.
  115. ONU Habitat, 2016: 5.
  116. Chuhan-Pole et al., 2016.
  117. Ghani e Kanbur, 2013: 24.
  118. Banco Mundial, 2010b.
  119. Ghani e Kanbur, 2013.
  120. Harris e Todaro, 1970; Ghani e Kanbur, 2013: 8.
  121. OIT, 2016; Vanek et al., 2014: 7.
  122. Steel e Snodgrass, 2008, citado em Benjamin et al., 2014.
  123. A economia informal abrange (1) o setor informal (p. ex., empresas não incorporadas, não registradas e pequenas) e (2) emprego informal (p. ex., emprego sem contribuições sociais de um empregador) (Chen 2012; OIT, 2016).

- 
124. Vanek et al., 2014: 1.
  125. AfDB, Centro de Desenvolvimento da OCDE, e PNUD, 2016: 163; Kessides, 2006: xv; Vanek et al., 2014: 2.
  126. Vanek et al., 2014: 2.
  127. Vanek et al., 2014: 12.
  128. Chuhan-Pole et al., 2016: 51.
  129. AfDB, Centro de Desenvolvimento da OCDE, e PNUD, 2016.
  130. Ghani e Kanbur, 2013: 16.
  131. Jütting e Laiglesia, 2009 citado em Ghani e Kanbur, 2013: 17.
  132. Ghani e Kanbur, 2013: 17.
  133. Mitlin e Satterthwaite, 2013: 155.
  134. Mitlin e Satterthwaite, 2013: 155.
  135. Ghani e Kanbur, 2013: 19.
  136. Chen, 2007: 7.
  137. Ghani e Kanbur, 2013: 23.
  138. Ghani e Kanbur, 2013: 20.
  139. WIEGO, 2016.
  140. Godfrey e Savage, 2012; Global Commission on the Economy and Climate, 2014; Banco Mundial, 2010a.
  141. SCBD, 2012.
  142. Millennium Ecosystem Assessment, 2003.
  143. Seto et al., 2012: 16083.
  144. Seto et al., 2012: 16083.
  145. McDonald et al., 2014: 100.
  146. Elmqvist et al., 2013.
  147. British Geological Survey e WaterAID, 2008.
  148. Kennedy et al., 2015: 5988.
  149. UNESCO, 2009: 138.
  150. British Geological Survey e WaterAID, 2008.
  151. UNESCO, 2009: 141.
  152. UNESCO, 2015: 77.
  153. UNESCO, 2009: 139.
  154. Seto et al., 2014: 25.
  155. Megacidades são normalmente definidas assim quando têm populações acima de 10 milhões.
  156. Kennedy et al., 2015: 5989.
  157. Kennedy et al., 2015: 5989.
  158. CNUDN, 2012: 1.
  159. Erickson e Tempest, 2015: 1.
  160. OMS, 2014a.
  161. OMS, 2014b.
  162. OMS, 2014a; Cálculos dos autores com base na OMS, 2014b.
  163. Mani et al., 2012: 6–7.
  164. OMS, No n.d.-a.
  165. Nações Unidas, 2014: 2.
  166. Turok, 2014: 575.
  167. McGuirk, 2014: 231.
  168. Pocaterra, 2016.
  169. DANE, 2016.
  170. Siemens, 2010: 60.
  171. McGuirk, 2014: 232.
  172. Civico, 2012.
  173. Sotomayor, 2015: 373.
  174. Turok, 2014.
  175. Ramírez et al., 2014.
  176. Turok, 2014.
  177. McGuirk, 2014: 237.
  178. McGuirk, 2014: 238.
  179. McGuirk, 2014: 241.
  180. McGuirk, 2014: 241.
  181. McGuirk, 2014: 250.
  182. McGuirk, 2014: 236.
  183. McGuirk, 2014.
  184. Sotomayor, 2015: 374.
  185. McGuirk, 2014.
  186. McGuirk, 2014: 252–53.
  187. Turok, 2014.
  188. Brand e Dávila, 2011.
  189. Brand e Dávila, 2011: 658.
  190. Sotomayor, 2015.
  191. Sotomayor, 2015: 379.
  192. Sotomayor, 2015: 375.
  193. Turok, 2014.
  194. Jariwala et al., 2015.
  195. Patil, 2014.
  196. Bhat et al., 2013: 1.
  197. Jariwala et al., 2015: 1.
  198. Bhat et al., 2013: 2.
  199. Bhat et al., 2013: 4.
  200. Swamy et al., 2009.
  201. Jariwala et al., 2015.
  202. Jariwala et al., 2015: 7.
  203. Swamy et al., 2009.

204. Swamy et al., 2009: 8.
205. Swamy et al., 2009; Jariwala et al., 2015.
206. Swamy et al., 2009.
207. Enda Tiers Monde, n.d.: 27.
208. Swamy et al., 2009: 16.
209. Bhat et al., 2013.
210. Bhat et al., 2013: 2.
211. Swamy et al., 2009.
212. Anguelovski et al., 2014.
213. Anguelovski et al., 2014.
214. Bhat et al., 2013: 7.
215. Patil, 2014.
216. Jariwala et al., 2015.
217. Janaagraha Centre for Citizenship and Democracy, 2014: 47.
218. Ferrão e Fernández, 2013.
219. Mitlin, 2016b.
220. Por exemplo, Tandler (1997).
221. Beard et al., 2008.
222. Gilbert, 2015: 666.
223. Blair, 2000.
224. Gilbert, 2015: 666.
225. Em 2002, as Nações Unidas declararam Bogotá um exemplo para o resto da América Latina (Gilbert 2015: 666.).
226. Gilbert, 2015: 666.
227. Beard e Sarmiento, 2014; Dasgupta e Beard, 2007; Mansuri e Rao, 2012.
228. Dasgupta e Beard, 2007.
229. Boonyabanacha, 2016a; Boonyabanacha, 2016b.
230. Farvacque-Vitković e Kopanyi, 2013: 13.
231. Farvacque-Vitković e Kopanyi, 2013: 13.
232. Paul, 2014: 182.
233. Friedmann, 1987.
234. Ahluwalia et al., 2014: 8.
235. Por exemplo, a classe média ascendente pode votar por condomínios verdes e fechados na periferia urbana e uso de carros privados como seu ideal de vida urbana, enquanto a população urbana de baixa renda prefere ruas abertas, acessíveis e áreas livres de carros, que facilitam o desenvolvimento orgânico da "economia de bazar" (Jagannathan, 1987).
236. Global Commission on the Economy and Climate, 2014.
237. Rose, 2011: 6.
238. Satterthwaite e Sverdlík, 2013.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abers, Rebecca N. 2000. *Inventing Local Democracy: Grassroots Politics in Brazil*. Lynne Rienner Publishing.

Accra Metropolitan Assembly. 2012. "The Composite Budget of the Accra Metropolitan Assembly." Republic of Ghana. <http://www.mofep.gov.gh/sites/default/files/budget/AMA.pdf>.

ACHR (Asian Coalition for Housing Rights). 2014. "Housing by People in Asia." Newsletter of the Asian Coalition for Housing Rights 19: 1–5. Special Issue on How Poor People Set their Own Poverty Lines. [http://www.achr.net/upload/downloads/file\\_16102014142111.pdf](http://www.achr.net/upload/downloads/file_16102014142111.pdf).

ADB (Asian Development Bank). 2012. "Inclusive and Sustainable Transport." <http://visual.ly/inclusive-and-sustainable-transport>.

AfDB (African Development Bank). 2012. "Joint Statement by the Multilateral Development Banks on Sustainable Transport and Climate Change." [http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/MDB\\_Joint\\_Statement\\_on\\_Sustainable\\_Transport\\_and\\_Climate\\_Change\\_for\\_the\\_UNFCC\\_COP21.pdf](http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/MDB_Joint_Statement_on_Sustainable_Transport_and_Climate_Change_for_the_UNFCC_COP21.pdf).

AfDB, OECD Development Centre, and UNDP. 2016. "African Economic Outlook 2016." In Special Theme: Sustainable Cities and Structural Transformation 389. Abidjan, Cote d'Ivoire: African Development Bank; Paris, France: Organisation for Economic Co-operation and Development, New York, NY: United Nations Development Programme.

Ahluwalia, Isher Judge, Ravi Kanbur, and P.K. Mohanty. 2014. *Urbanisation in India: Challenges, Opportunities and the Way Forward*. New Delhi: Sage.

Ahmed, Qureshi Intikhab, Huapu Lu, and Shi Ye. 2007. "Urban Transportation and Equity: A Case Study of Beijing and Karachi." *Transportation Research Part A* 42: 125–139.

Ahmedabad Municipal Corporation. 2015. "Budget 2014–15." [http://ahmedabadcity.gov.in/portal/jsp/Static\\_pages/amc\\_budget.jsp](http://ahmedabadcity.gov.in/portal/jsp/Static_pages/amc_budget.jsp).

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. 2015. "Informes de Ejecución Presupuestal." <http://www.shd.gov.co/shd/informes-presupuestales>.

Anadkat, Vijay, and Amit Bhatt. 2013. "Bus Rapid Transit: Paradigm Shift in Indian Urban Mass Transport System." *Shelter* 14(2).

Anguelovski, Isabelle, Eric Chu, and JoAnn Carmin. 2014. "Variations in Approaches to Urban Climate Adaptation: Experiences and Experimentation from the global South." *Global Environmental Change* 27: 156–167.

BBMP (Bruhat Bengaluru Mahanagara Palike). 2015. "Financial Position." [http://bbmp.gov.in/documents/10180/433958/Finacial+Position\\_2015-16.pdf/b213e8cf-303d-464f-ad67-2966160adbe8](http://bbmp.gov.in/documents/10180/433958/Finacial+Position_2015-16.pdf/b213e8cf-303d-464f-ad67-2966160adbe8).

Beard, Victoria A., and Carolina S. Sarmiento. 2014. "Planning, Public Participation, and Money Politics in Santa Ana (CA)." *Journal of the American Planning Association*. 80(2): 168–181.

Beard, Victoria A., Faranak Miraftab and Christopher Silver (eds.) 2008. *Planning and Decentralization: Contested Spaces for Public Action in the global South*. London: Taylor and Francis.

Benjamin, Nancy, Katherine Beegle, Francesca Recanatini and Massimiliano

Santini. "Informal Economy and the World Bank." Policy Research Working Paper 6888. Economic Policy and Debt Department, Poverty Reduction and Economic Management Network, World Bank. May 2014.

Bhat, G.K., Anup Karanth, Lalit Dashora, and Umamaheshwaran Rajasekar. 2013. "Addressing Flooding in the City of Surat Beyond its Boundaries." *Environment and Urbanization* 25(2): 249–441.

Biello, David. 2011. "Human Population Reaches 7 Billion—How Did This Happen and Can It Go On?" *Scientific American Sustainability*

Blog, October 28, 2011. <http://www.scientificamerican.com/article/human-population-reaches-seven-billion/>.

Blair, Harry. 2000. "Participation and Accountability at the Periphery: Democratic Local Governance in Six Countries." *World Development* 28: 21–39.

Boonyabancha, Somsook. 2016a. "Inclusive and Sustainable City Development: Community-led, Citywide Slum Upgrading and Housing Development." Presented at the World Resources Institute. March 30, 2016, Washington, DC.

Boonyabancha, Somsook. 2016b. Personal communication between author and Somsook Boonyabancha.

Brand, Peter, and Julio D. Dávila. 2011. "Mobility Innovation at the Urban Margins: Medellín's Metrocables." *City* 15(1): 647–661.

British Geological Survey and WaterAID. 2008. "Groundwater Information Sheet: The Impact of Urbanisation." London, UK and New York, NY.

Budget Office of the County Government of Mombasa. 2014. "Mombasa County Annual Development Plan 2015–2016 Financial Year." Republic of Kenya. <http://www.mombasa.go.ke/downloads/Mombasa%20County%2015-16%20ADP.pdf>.

Budget Office of the County Government of Mombasa. 2015. "Fiscal Strategy Paper of the County Government of Mombasa: Enhancing Economic Transformation for Shared Prosperity in Mombasa County." Republic of Kenya. <http://www.mombasa.go.ke/downloads/Msa%20County%2015-16%20Fiscal%20Strategy%20Paper.pdf>.

budgetIT. 2016. "Lagos Data." <http://yourbudget.com/data/lagos/>.

Câmara Municipal de Belo Horizonte. 2015. "Estima a Receita e Fixa a Despesa do Município para o Exercício Financeiro de 2015." <http://cmbhsilinternet.cmbh.mg.gov.br:8080/silinternet/consultaNormas/detalheNorma.do?id=2c907f7649f63e42014abb0a77c90417&metodo=detalhar>.

Câmara Municipal de São Paulo. 2014. "Projeto de Lei 01-00467/2014 do Executivo." <http://cmspbdoc.inf.br/iah/fulltext/projeto/PL0467-2014.pdf>.

Câmara Municipal do Rio de Janeiro. 2015. "Legislação e Atividade Parlamentar." [http://www.camara.rj.gov.br/controlatividadeparlamentar.php?m1=legislacao&m2=orc\\_municipal&m3=conceito&url=http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/7cb7d306c2b748cb0325796000610ad8/20000da5023f44e183257dac0069f819?OpenDocument](http://www.camara.rj.gov.br/controlatividadeparlamentar.php?m1=legislacao&m2=orc_municipal&m3=conceito&url=http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/7cb7d306c2b748cb0325796000610ad8/20000da5023f44e183257dac0069f819?OpenDocument).

Castells-Quintana, David. 2016. "Malthus Living in a Slum: Urban Concentration, Infrastructure and Economic Growth." *Journal of Urban Economics* 01(04): 1–16

Census of India. 2011. "Cities Having Population 1 Lakh and Above, Census 2011." [http://censusindia.gov.in/2011-prov-results/paper2/data\\_files/India2/Table\\_2\\_PR\\_Cities\\_1Lakh\\_and\\_Above.pdf](http://censusindia.gov.in/2011-prov-results/paper2/data_files/India2/Table_2_PR_Cities_1Lakh_and_Above.pdf).

Chafe, Zoë A., Michael Brauer, Zbigniew Klimont, Rita Van Dingenen, Sumi Mehta, Shilpa Rao, Keywan Riahi, Frank Dentener, and Kirk R. Smith. 2014. "Household Cooking with Solid Fuels Contributes to Ambient PM2.5 Air Pollution and the Burden of Disease." *Environmental Health Perspectives* 122(12): 1314–1320.

Chatterjee, Urmila, Rinku Murgai, Ambar Narayan and Martin Rama. 2016. "Pathways to reducing poverty and sharing prosperity in India: Lessons from the last two decades." Washington, DC: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/559851468910056173/pdf/106902-REPLACEMENT-WP-P148942-change-to-PUBLIC.pdf>

Chen, Martha Alter. 2007. "Rethinking the Informal Economy: Linkages with the Formal Economy and the Formal Regulatory Environment." New York, NY: United Nations Department of Economic and Social Affairs. [http://www.un.org/esa/desa/papers/2007/wp46\\_2007.pdf](http://www.un.org/esa/desa/papers/2007/wp46_2007.pdf).

Chen, Martha Alter. 2012. "The Informal Economy: Definitions, Theories and Policies." Working Paper 1. Women in Informal Employment: Globalizing and Organizing (WIEGO) Working Papers. Cambridge, MA: WIEGO. [http://wiego.org/sites/wiego.org/files/publications/files/Chen\\_WIEGO\\_WP1.pdf](http://wiego.org/sites/wiego.org/files/publications/files/Chen_WIEGO_WP1.pdf).



- Chuhan-Pole, Punam, Cesar Calderon, Gerard Kambou, Sebastien Boreux, Mapi M. Buitano, Vijdan Korman, Megumi Kubota, Rafael M. Lopez-Monti, Somik V. Lall, and Paul Brenton. 2016. "Africa's Pulse: An Analysis of Issues Shaping Africa's Economic Future." Washington, DC: World Bank Group.
- Cities Alliance. 2015. "Sustainable Development Goals and Habitat III: Opportunities for a Successful New Urban Agenda." In Cities Alliance Discussion Paper – N° 3. Brussels: Cities Alliance. <http://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/Opportunities%20for%20the%20New%20Urban%20Agenda.pdf>.
- City of Johannesburg. 2015. "Medium Term Budget 2015/16–2017/18." <http://joburg.org.za/images/stories/2015/June/2015-16%20BUDGET%20B00K.pdf>.
- City of New York. 2014. "Current and Projected Populations." <http://www1.nyc.gov/site/planning/data-maps/nyc-population/current-future-populations.page>.
- City of Porto Alegre. 2014. "Estima a Receita e Fixa a Despesa do Município de Porto Alegre para o Exercício Econômico-Financeiro de 2015." [http://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/1303\\_ce\\_114152\\_1.pdf](http://dopaonlineupload.procempa.com.br/dopaonlineupload/1303_ce_114152_1.pdf).
- City of Yokohama. 2015. "Statistical Look at Yokohama." <http://www.city.yokohama.lg.jp/ex/stat/index-e.html>.
- Civico, Aldo. 2012. "We are Illegal, but Not Illegitimate. Modes of Policing in Medellín, Colombia." *Political and Legal Anthropology Review* 35(1): 77–93.
- Dasgupta, Aniruddha, and Victoria A. Beard. 2007. "Community Driven Development, Collective Action and Elite Capture in Indonesia." *Development & Change* 38(2): 229–249.
- Datt, Gaurav, Martin Ravallion, and Rinku Murgai. 2016. "Growth, Urbanization and Poverty Reduction in India." Working paper 21983. Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research. February. <http://www.nber.org/papers/w21983>.
- DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística). 2016. "Demografía y Población—Proyecciones de Población." Bogotá D.C., Colombia. <http://www.dane.gov.co/index.php/poblacion-y-demografia/proyecciones-de-poblacion>.
- Department of Census and Statistics, Government of Sri Lanka. 2012. "Population and Housing." <http://www.statistics.gov.lk/page.asp?page=Population%20and%20Housing>.
- Drabo, Alassane. 2013. "Intra-Country Health Inequalities and Air Pollution in Developing Countries." *Oxford Development Studies* 41(4): 455–475.
- Elmqvist, Thomas, Michail Fragkias, Julie Goodness, Burak Güneralp, Peter J. Marcotullio, Robert I. McDonald, Susan Parnell, Maria Schewenius, Marte Sendstad, Karen C. Seto, and Cathy Wilkinson (eds.). 2013. *Urbanization, Biodiversity and Ecosystem Services: Challenges and Opportunities: A Global Assessment*. Dordrecht, Heidelberg, New York, London: Springer. doi:10.1007/978-94-007-7088-1.
- Enda Tiers Monde. n.d. "Cleanliness Campaign in Surat : A Case Study on Administrative Initiatives." [http://www.globenet.org/preceup/angl/docs\\_angl/Surat.rtf](http://www.globenet.org/preceup/angl/docs_angl/Surat.rtf)
- Erickson, Peter, and Kevin Tempest. 2015. "Keeping Cities Green: Avoiding Carbon Lock-In due to Urban Development." Seattle, WA: Stockholm Environmental Institute.
- eThekweni Municipality. 2012. "eThekweni's Economy—Fast Facts." [http://www.durban.gov.za/Resource\\_Centre/edge/Documents/Edge%20Fast%20Facts%20Issue%204%202012.pdf](http://www.durban.gov.za/Resource_Centre/edge/Documents/Edge%20Fast%20Facts%20Issue%204%202012.pdf).
- eThekweni Municipality. 2015. "Adjustments Budget 2014/2015." [http://www.durban.gov.za/Resource\\_Centre/reports/Budget/Documents/eThekweni%20Municipality%20Final%20Adjustment%20Budget%202014\\_2015.pdf](http://www.durban.gov.za/Resource_Centre/reports/Budget/Documents/eThekweni%20Municipality%20Final%20Adjustment%20Budget%202014_2015.pdf).
- Farvacque-Vitković, Catherine, and Mihaly Kopanyi. 2013. *Municipal Finances: A Handbook for Local Governments [in English]*. Washington, DC: The World Bank.
- Ferrão, Paulo, and John E. Fernández. 2013. *Sustainable Urban Metabolism*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Finnegan, William. 2002. "Leasing the Rain." *The New Yorker*, April 8. <http://www.newyorker.com/magazine/2002/04/08/leasing-the-rain>.
- Foltyn, Simona. 2016. "Ethiopia: Oromo Protests Continue amid Harsh Crackdown." *Al Jazeera*, March 24. <http://www.aljazeera.com/indepth/features/2016/03/ethiopia-oromo-protests-continue-harsh-crackdown-160321082451685.html>.
- Friedmann, John. 1987. *Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- GENUS (Global Energy Network for Urban Settlements). 2011. "Development Accounts Projects: Promoting Energy Access for the Urban Poor Worldwide." New York, NY: UN Habitat. <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2008/0809S.html>.
- Ghana Statistical Service. 2014. "2010 Population and Housing Census: Direct Analytical Report, Accra Metropolitan." [http://www.statsghana.gov.gh/doc-files/2010\\_District\\_Report/Greater%20Accra/AMA.pdf](http://www.statsghana.gov.gh/doc-files/2010_District_Report/Greater%20Accra/AMA.pdf).
- Ghani, Ejaz, and Ravi Kanbur. 2013. "Urbanization and (In)Formalization." Policy Research Working Paper 6374. Washington, DC: The World Bank. [https://a1papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2225710](https://a1papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2225710).
- Gilbert, Alan. 2015. "Urban Governance in the South: How did Bogota Lose its Shine?" *Urban Studies* 4: 665.
- Glaeser, Edward L. 2014. "A World of Cities: The Causes and Consequences of Urbanization in Poorer Countries." *Journal of the European Economic Association* 12(5): 1154–1199.
- Global Commission on the Economy and Climate. 2014. "Better Growth, Better Climate: The New Climate Economy Report." Washington, DC: Global Commission on the Economy and Climate. <http://newclimateeconomy.report/2014/>.
- Godfrey, Nick, and Roger Savage. 2012. "Future Proofing Cities: Risks and Opportunities for Inclusive Urban Growth in Developing Countries." Epsom, UK: Atkins. [http://futureproofingcities.com/downloads/FPC\\_Report\\_LowRes.pdf?dl=1](http://futureproofingcities.com/downloads/FPC_Report_LowRes.pdf?dl=1).
- Grübler, Arnulf, and David Fisk. 2013. *Energizing Sustainable Cities: Assessing Urban Energy*. Abingdon, UK, New York, NY: Routledge.
- Gwilliam, Ken. 2002. "Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review." [http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/cities\\_on\\_the\\_move.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/cities_on_the_move.pdf).
- Harris, John R., and Michael P. Todaro. 1970. "Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis." *American Economic Review* 60(1): 126–142.
- Hook, Walter. 2005. "Urban Transport and the Millennium Development Goals." [http://siteresources.worldbank.org/INTTSR/Resources/Hook\\_MDG\\_and\\_Transport\\_Article\\_final\\_nov05\\_no\\_pictures.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTTSR/Resources/Hook_MDG_and_Transport_Article_final_nov05_no_pictures.pdf).
- Hoorweg, Daniel, and Mila Freire. 2013. "Building Sustainability in an Urbanizing World." In *Urban Development Series*, edited by Daniel Hoorweg, Mila Freire, Julianne Baker-Gallegos, and Artessa Saldivar-Sali. Washington, DC: World Bank. <http://www.ires.nus.edu.sg/davoslist/63-1.pdf>.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). 2015. <http://www.ibge.gov.br/>.
- IEA (International Energy Agency), and World Bank. 2013. "Global Tracking Framework." In *Sustainable Energy For All (SE4All)*: 289. [http://trackingenergy4all.worldbank.org/~/\\_media/GIAWB/GTF/Documents/GTF-2013-Full-Report.pdf](http://trackingenergy4all.worldbank.org/~/_media/GIAWB/GTF/Documents/GTF-2013-Full-Report.pdf).
- ILO (International Labour Organization). 2016. "Informal Economy." <http://www.ilo.org/global/topics/employment-promotion/informal-economy/lang-en/index.htm>.

- ICRIER (Indian Council for Research on International Economic Relations) & WRI (World Resources Institute). 2016. "The Role of Full Cost Pricing in Designing Smart City Services." Background paper, forthcoming.
- IINCEP (India New Climate Economy Partnership). 2016. "Better Cities, Better Climate: The Scale, Pace and Costs of India's Urbanisation in the Post-Reform Period. What are the Lessons for India's Urban Transition?" Synthesis report, Conference Draft for Consultation, July 2016.
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). 2010. "Censo de Población y Vivienda 2010." <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2010/default.aspx>.
- J-PAL. 2012. "J-PAL Urban Services Review Paper." Cambridge, MA: Abdul Latif Jameel Poverty Action Lab.
- Jagannathan, N. Vijay. 1987. *Informal Markets in Developing Countries*. New York, NY: Oxford University Press.
- Janaagraha Centre for Citizenship and Democracy. 2014. "Annual Survey of India's City-Systems 2014: Shaping India's Urban Agenda."
- Jariwala, Priyanka, Sathish Selvakumar, Anuj Ghanekar, and Vikas Desai. 2015. "Transformation of Health Systems and Governance: Case of Surat City, Gujarat." Paper presented at the Tenth Annual International Conference on Public Policy and Management. August 3–5, 2015, Bangalore, India.
- Jerico, João Pedro, François P. Landes, Matteo Marsili, Isaac Pérez Castillo, and Valerio Volpati. 2016. "When Does Inequality Freeze an Economy?" <http://arxiv.org/abs/1602.07300>.
- Johnson, Michael P. 2001. "Environmental Impacts of Urban Sprawl: A Survey of the Literature and Proposed Research Agenda." *Environment and Planning A* 22: 717–735.
- Jütting, Johannes, and Juan R. de Laiglesia (eds.). 2009. *Is Informal Normal? Towards More and Better Jobs in Developing Countries*. Development Centre Studies. Paris, France: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- K, Meera. 2014. "Should Bengalureans be Grateful for BWSSB's Water Rates?" <http://bangalore.citizenmatters.in/articles/should-bengalureans-be-grateful-for-bwssb-s-water-rates>.
- Kennedy, Christopher A., Iain Stewart, Angelo Facchini, Igor Cerosimo, Renata Mele, Chen Bin, Mariko Uda, Arun Kansal, Anthony Chiu, Kim Kwi-gon, Carolina Dubeux, Emilio Lebre La Rovere, Bruno Cunha, Stephanie Pincetl, James Keirstead, Sabine Barles, Semerdanta Pusaka, Juniati Gunawan, Michael Adegbile, and Mehrdad Nazariha. 2015. "Energy and Material Flows of Megacities." *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America* 112(19): 5985–5990.
- Kessides, Christine. 2006. "The Urban Transition in Sub-Saharan Africa: Implications for Growth and Poverty Reduction." Washington, DC: Cities Alliance: 1–113. [https://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/CA\\_Docs/resources/paper-pres/ssa/eng/ssa\\_english\\_full.pdf](https://www.citiesalliance.org/sites/citiesalliance.org/files/CA_Docs/resources/paper-pres/ssa/eng/ssa_english_full.pdf).
- Leather, James, Herbert Fabian, Sudhir Gota, and Alvin Mejia. 2011. "Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities: State and Issues." In *ADB Sustainable Development Working Paper Series*.
- Lei, Y., Q. Zhang, K.B. He, and D.G. Streets. 2011. "Primary Anthropogenic Aerosol Emission Trends for China, 1990–2005." *Atmospheric Chemistry & Physics* 11(3): 931–954.
- Leonard, Annie. 2010. *The Story of Stuff: The Impact of Overconsumption on the Planet, Our Communities and Our Health—and How We Can Make It Better*. New York, NY: Free Press.
- Mahendra, Anjali. 2014. "Universal Access to Affordable Housing, Social Services, and Public Utilities: Water and Sanitation, Transport, Energy and Waste Management." Final Issues Paper: 101–133. Washington, DC: World Resources Institute.
- Mani, Muthukumara, Anil Markandya, Aarsi Sagar, and Elena Strukova. 2012. *An Analysis of Physical and Monetary Losses of Environmental Health and Natural Resources in India*. Policy Research Working Papers. Washington, DC: World Bank. doi:10.1596/1813-9450-6219.
- Mansuri, Ghazala, and Vijayendra Rao. 2012. *Localizing Development: Does Participation Work?* Washington, DC: The World Bank.
- McDonald, Robert I. 2015. *Conservation for Cities: How to Plan and Build Natural Infrastructure*. Washington, DC: Island Press.
- McDonald, Robert I., Katherine Weber, Julie Padowski, Martina Flörke, Christof Schneider, Pamela A. Green, Thomas Gleeson, Stephanie Eckman, Bernhard Lehner, Deborah Balk, Timothy Boucher, Günther Grill, and Mark Montgomery. 2014. "Water on an Urban Planet: Urbanization and the Reach of Urban Water Infrastructure." *Global Environmental Change* 27: 96–105.
- McGuirk, Justin. 2014. *Radical Cities: Across Latin America in Search of a New Architecture*. London, UK: Verso.
- Messner, Dirk. 2015. "A Social Contract for Low Carbon and Sustainable Development: Reflections on Non-Linear Dynamics of Social Realignments and Technological Innovations in Transformational Processes." *Technology Forecasting and Social Change* 98: 260–270.
- Millennium Ecosystem Assessment. 2003. "Ecosystems and their Services." In *Ecosystems and Human Well-Being*. Washington, DC: Island Press: 49–70.
- Mitlin, Diana. 2016a. "Assessing Urban Poverty: Why Urban Poverty is Underestimated and Hence Global Poverty Successes Exaggerated." Presented at the Workshop on Urban Poverty in Developing Countries. May 19–20, Duke University, Durham, NC.
- Mitlin, Diana. 2016b. Personal communication between author and Diana Mitlin in reference to Slum Dweller International's work in India to institutionalize change in Pune, and now emerging in Bhubaneswar.
- Mitlin, Diana, and David Satterthwaite. 2013. *Urban Poverty in the global South: Scale and Nature*. New York, NY: Routledge. Municipal Corporation of Greater Mumbai. 2015. "Budget Estimates A, B & G, 2015–2016." [http://www.mcgm.gov.in/irj/go/km/docs/documents/MCGM%20Department%20List/Chief%20Accountant%20\(Finance\)/Budget/Budget%20Estimate%202015-2016/1.M.C's%20Speech/English%20Speech%20Budget%20A,B,G.pdf](http://www.mcgm.gov.in/irj/go/km/docs/documents/MCGM%20Department%20List/Chief%20Accountant%20(Finance)/Budget/Budget%20Estimate%202015-2016/1.M.C's%20Speech/English%20Speech%20Budget%20A,B,G.pdf).
- Municipio de Medellín. 2015. "Gaceta Oficial." [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano\\_2/PlandeDesarrollo\\_0\\_9/IndicadoresyEstadsticas/Shared%20Content/Presupuesto/2015/2015Decreto%20150%20de%202014%20Gaceta%204270.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_9/IndicadoresyEstadsticas/Shared%20Content/Presupuesto/2015/2015Decreto%20150%20de%202014%20Gaceta%204270.pdf).
- Muzammil, A.J.M. 2015. *Mayor of Colombo Municipal Council—Budget 2016: 19*. Colombo, Sri Lanka: Colombo Municipal Council.
- Nairobi City County. 2014. "Nairobi County Integrated Development Plan 2014." <http://cog.go.ke/images/stories/CIDPs/Nairobi.pdf>.
- Nairobi City County. 2015. "Recurrent and Development Estimates for the FY 2015/2016 and Projections for FYs 2016/2017–2017/2018." <http://nairobi.go.ke/assets/Documents/BUDGET-FOR-FY-2015-2016.pdf>.
- National Bureau of Statistics China. "National Data." <http://data.stats.gov.cn/english/>.
- National Population Commission. 2016. "State Population." Abuja, Nigeria: Government of Nigeria. <http://www.population.gov.ng/index.php/state-population>.
- New Climate Economy. 2015. "Better Growth Better Climate and Seizing the Global Opportunity." *The New Climate Economy*. Accessed September 15, 2016. <http://newclimateeconomy.report/>.

- Oxford Economics. 2014. "Global Cities 2030: Methodology Note." Oxford, UK: Oxford Economics.
- Oxford Economics. 2016. Oxford Economic Database. <http://www.oxfordeconomics.com/>
- Parnell, Susan. 2016. "Defining a Global Urban Development Agenda." *World Development*: 529–540. February. <http://dx.doi.org/10.1016/j.worlddev.2015.10.028>.
- Patil, Snehal. 2014. "Surat Partners with Microsoft to Become a Smart City." *Bangalore, India: Microsoft News Center*. <https://news.microsoft.com/en-in/surat-partners-with-microsoft-to-become-a-smart-city/>.
- Paul, Suman. 2014. "Finances and Governance of Urban Local Bodies: An Approach of Urban Development Perspective from a Developing Country (India)." *Journal of Urban and Regional Analysis* VI(2): 181–201.
- Pieterse, Edgar. 2008. *City Futures: Confronting the Crisis of Urban Development*. London, UK: Zed Books.
- Pocaterra, Juan José. 2016. "6 powerful lessons from the transformation of Medellín." *World Economic Forum*, February 2016. <https://www.weforum.org/agenda/2016/02/6-powerful-lessons-from-the-transformation-of-medellin/>.
- Potts, Deborah. 2012. "Whatever Happened to Africa's Rapid Urbanization?" *Counterpoints*: 20.
- PovcalNet. 2015. "An Online Analysis Tool for Global Poverty Monitoring." Edited by The World Bank. <http://research.worldbank.org/PovcalNet/>.
- Pucher, John, Nisha Korattyswaropam, Neha Mittal, and Neenu Ittyerah. 2005. "Urban Transport Crisis in India." *Transport Policy* 12: 185–198.
- Rámirez, Juan Mauricio, Yadira Díaz, and Juan Guillermo Bedoya. 2014. "Decentralization in Colombia: Searching for Social Equity in a Bumpy Economic Geography." Working Paper No. 62. Bogotá: Fedesarrollo Centro de Investigación Económica y Social. <http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2014/03/working-paper-No-62.pdf>.
- Ravallion, Martin. 2016. *The Economics of Poverty: History, Measurement and Policy*. Oxford and New York: Oxford University Press.
- Ravallion, Martin, Shaohua Chen, and Prem Sangraula. 2007a. "New Evidence on the Urbanization of Global Poverty." *WPS4199*: 1–48.
- Ravallion, Martin, Shaohua Chen, and Prem Sangraula. 2007b. "New Evidence on the Urbanization of Global Poverty." *Population and Development Review* 33(4): 667–702.
- Ravallion, Martin, Shaohua Chen, and Prem Sangraula. 2007c. "The Urbanization of Global Poverty." *World Bank Research Digest* 1(4): 1, 8.
- Rohith, B.R. 2014. "On Bangalore Outskirts, Water Price Doubles." *Times of India*, April 24. <http://timesofindia.indiatimes.com/city/bengaluru/On-Bangalore-outskirts-water-price-doubles/articleshow/34132760.cms>.
- Rose, Gregory L. 2011. "Gaps in the Implementation of Environmental Law at the National, Regional and Global Level," 1–30. New York, NY: UNEP. <http://www.unep.org/delc/Portals/24151/FormatedGapsEL.pdf>.
- Sakamoto, Ko, Holger Dalkmann, and Derek Palmer. 2010. "A Paradigm Shift Towards Sustainable Low Carbon Transport: Financing the Vision ASAP." [https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/A\\_Paradigm\\_Shift\\_toward\\_Sustainable\\_Transport.pdf](https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/A_Paradigm_Shift_toward_Sustainable_Transport.pdf).
- Satterthwaite, David. 2016. "Missing the Millennium Development Goal Targets for Water and Sanitation in Urban Areas." *Environment and Urbanization* 28(1): 99–118.
- Satterthwaite, David, and Alice Sverdlík. 2013. "Energy Access and Housing for Low-Income Groups in Urban Areas." In *Energizing Sustainable Cities: Assessing Urban Energy* edited by A. Grubler and D. Fisk. London, Routledge.
- Secretaría de Finanzas, Gaceta Oficial del Distrito Federal. 2015. "Presupuesto Operativo Anual 2015."
- SCBD (Secretariat of the Convention on Biological Diversity). 2012. "Cities and Biodiversity Outlook." Montreal, Canada: SCBD. <https://www.cbd.int/doc/health/cbo-action-policy-en.pdf>.
- Seoul Metropolitan Government. 2014. "Statistics of Seoul." <http://english.seoul.go.kr/get-to-know-us/statistics-of-seoul/seoul-statistics-by-category/#none>.
- Serageldin, Ismail. 1994. "Making Development Sustainable." In *Making Development Sustainable: From Concepts to Action*, edited by Ismail Serageldin and Andrew Steer. Washington, DC: World Bank, 1994.
- Seto, Karen C., Burak Güneralp, and Lucy R. Hutya. 2012. "Global Forecasts of Urban Expansion to 2030 and Direct Impacts on Biodiversity and Carbon Pools." *Proceedings of the National Academy of Sciences* 109(40): 16083–16088.
- Seto, Karen C., Shobhakar Dhakal, Anthony Bigio, Hilda Blanco, Gian Carlo Delgado, David Dewar, Luxin Huang, Atsushi Inaba, Arun Kansal, Shuaib Lwasa, James McMahon, Daniel B. Müller, Jin Murakami, Harini Nagendra, and Anu Ramaswami. 2014. "Human Settlements, Infrastructure and Spatial Planning." In *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change*, edited by O. Edenhofer, R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J. C. Minx. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge, UK and New York, NY: Cambridge University Press.
- Shell and Centre for Livable Cities. 2014. "New Lenses on Future Cities: A New Lens Scenario Supplement." Shell International BV. [http://www.shell.com/energy-and-innovation/the-energy-future/scenarios/new-lenses-on-futurecities/\\_jcr\\_content/par/tabbedcontent/tab/textimage.stream/1447854282580/c391a74670d29b3e8f4f64a70a6d5653fb1f9fbee0ede22dd2dacdb5cdab2c/newlensesonfuturecities-june-2014.pdf](http://www.shell.com/energy-and-innovation/the-energy-future/scenarios/new-lenses-on-futurecities/_jcr_content/par/tabbedcontent/tab/textimage.stream/1447854282580/c391a74670d29b3e8f4f64a70a6d5653fb1f9fbee0ede22dd2dacdb5cdab2c/newlensesonfuturecities-june-2014.pdf).
- Siemens. 2010. "Latin American Green City Index: Medellín Colombia." [http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex\\_international/all/en/pdf/medellin.pdf](http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/medellin.pdf).
- Singapore Department of Statistics. 2016. "Latest Data." Website. <http://www.singstat.gov.sg/statistics/latest-data#16>.
- Singapore Government. 2015. "Budget 2015." [http://www.singaporebudget.gov.sg/budget\\_2015/RevenueandExpenditure.aspx](http://www.singaporebudget.gov.sg/budget_2015/RevenueandExpenditure.aspx).
- Singh, Rozita, Xiao Wang, Juan Carlos Mendoza, and Emmanuel Kofi Ackom. 2015. "Electricity (In)accessibility to the Urban Poor in Developing Countries." *WIRES Energy Environment* 4(4): 339–353.
- SIWI (Stockholm International Water Institute). 2005. "Making Water a Part of Economic Development: The Economic Benefits of Improved Water Management and Services." Stockholm, Sweden: Stockholm International Water Institute.
- Sotomayor, Luisa. 2015. "Equitable Planning through Territories of Exception: The Contours of Medellín's Urban Development Projects." *International Development Planning Review* 37(1): 373–397.
- Sperling, Daniel, and Deborah Gordon. 2008. "Two Billion Cars: Transforming a Culture." *Transportation Research (TR) News*, November/December. <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/trnews/trnews259billioncars.pdf>.
- StatBank Denmark. 2016. "Municipality Budgets (DKK 1.000) by Region, Main Account, Dranst and Kind." Distributed by Statistics Denmark. <http://www.statbank.dk/statbank5a/SelectTable/Omrade0.asp?PLanguage=1>.
- Statistics South Africa. "Census 2011: Municipal Report, Gauteng." Distributed by Statistics South Africa. [http://www.statssa.gov.za/census/census\\_2011/census\\_products/KZN\\_Municipal\\_Report.pdf](http://www.statssa.gov.za/census/census_2011/census_products/KZN_Municipal_Report.pdf).
- Steg, L., and R. Gifford. 2005. "Sustainable Transport and Quality of life." *Journal of Transport Geography* 13: 59–69.

- Steel, W. and D. Snodgrass. 2008. "Raising Productivity and Reducing Risks of Household Enterprises." Diagnostic Methodology Framework. World Bank.
- Surat Municipal Corporation. 2016. "Budget." <https://www.suratmunicipal.gov.in/Departments/Accounts/Budget>.
- Swamy, Shivanand, Anjana Vyas, and Shipra Narang. 2009. "Transformation of Surat: From Plague to Second Cleanest City in India." Urban Management Innovations. Case Study #1. New Delhi, India: Urban Management Programme for Asia & the Pacific, and All Institute of Local Self Government.
- Tacoli, Cecilia, Gordon McGranahan, and David Satterthwaite. 2014. "Urbanization, Rural-Urban Migration and Urban Poverty." Background paper for the World Migration Report 2015: Migrants and Cities: New Partnerships to Manage Mobility. Geneva, Switzerland: International Organization for Migration (IOM).
- Tendler, Judith. 1997. *Good Government in the Tropics*. Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Turok, Ivan. 2014. "The Seventh World Urban Forum in Medellín: Lessons for City Transformation." *Local Economy* 29(6-7): 575-578.
- UNCSD (United Nations Commission on Sustainable Development). 2012. "Sustainable, Low Carbon Transport in Emerging and Developing Economies." In *Rio 2012 Issues Briefs*. New York, NY: UNCSD Secretariat and the Partnership for Sustainable, Low Carbon Transport (SLoCaT).
- UNEP (United Nations Environment Programme). 2011. *Keeping Track of Our Changing Environment: From Rio to Rio+20 (1992-2012)*. Nairobi, Kenya: UNEP. <http://www.unu.org.br/rio20/img/2012/01/Keeping-Track-of-ChangingEnvironment-UNEP.pdf>.
- UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization). 2009. *World Water Development Report 2009: Water in a Changing World*. Paris, France: UNESCO.
- UNESCO 2015. *World Water Development Report 2015: Water for a Sustainable World*. Paris, France: UNESCO. <http://www.unesco.org/new/en/loginarea/natural-sciences/environment/water/wwap/wwdr/2015-water-for-a-sustainable-world/>.
- UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change). 2015. "Historic Paris Agreement on Climate Change." Press Release. <http://newsroom.unfccc.int/unfccc-newsroom/finale-cop21/>.
- UN Habitat. 2003. *The Challenge of Slums: Global Report on Human Settlements, 2003*. London, UK: Earthscan.
- UN Habitat. 2010. *The State of African Cities Reports 2010: 270*. <http://mirror.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3034>.
- UN Habitat. 2013. *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013*. <http://unhabitat.org/planning-and-design-for-sustainable-urban-mobility-global-report-on-human-settlements-2013/>.
- UN Habitat. 2014. "The New Urban Agenda Will be Decided in Quito." Press release. [http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2014/07/PR-The-New-UrbanAgenda-will-be-decided-in-Quito\\_-1.pdf](http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2014/07/PR-The-New-UrbanAgenda-will-be-decided-in-Quito_-1.pdf).
- UN Habitat. 2015. "Habitat III Issue Paper 22 on Informal Settlements." <http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2015/04/Habitat-III-Issue-Paper-22-Informal-Settlements-2.0.pdf>.
- UN Habitat. 2016. "Urbanization and Development: Emerging Futures." In *World Cities Report*. Nairobi, Kenya: UN Habitat.
- UNICEF (United Nations International Children's Emergency Fund), and World Health Organization (WHO). 2012. *Progress on Drinking Water and Sanitation: 2012 Update*. New York, NY: UNICEF and Geneva, Switzerland: WHO.
- United Nations. 2014. "World Urbanization Prospects: The 2014 Revision." New York, NY: United Nations, Department of Economic and Social Affairs.
- United Nations. 2015a. *2010 World Population and Housing Census Programme*. New York, NY: United Nations Statistics Division, Demographic and Social Statistics. <http://unstats.un.org/unsd/demographic/sources/census/census-dates.htm>.
- United Nations. 2015b. *The Millennium Development Goals Report*. [http://www.un.org/millenniumgoals/2015\\_MDG\\_Report/pdf/MDG%202015%20rev%20\(July%201\).pdf](http://www.un.org/millenniumgoals/2015_MDG_Report/pdf/MDG%202015%20rev%20(July%201).pdf).
- United Nations. 2015c. "Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development." <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>.
- United States Census Bureau. 2010. "2010 Census Urban and Rural Classification and Urban Area Criteria." <https://www.census.gov/geo/reference/ua/urban-rural-2010.html>.
- Vanek, Joann, Martha Alter Chen, Françoise Carré, James Heintz, and Ralf Hussmanns. 2014. "Statistics on the Informal Economy: Definitions, Regional Estimates & Challenges." Working Paper 2 (Statistics). In *Women in Informal Employment: Globalizing and Organizing (WIEGO) Working Papers*. WIEGO: Cambridge. <http://wiego.org/sites/wiego.org/files/publications/files/VanekStatistics-WIEGO-WP2.pdf>.
- Vasconcellos, E.A. 1997. "The Making of the Middle-Class City: Transportation Policy in Sao Paulo." *Environment & Planning A*(2): 293.
- Vollmer, Derek, and Adrienne Grêt-Regamey. 2013. "Rivers as Municipal Infrastructure: Demand for Environmental Services in Informal Settlements along an Indonesian River." *Global Environmental Change* 23: 542-55.
- Watts, Jonathan. 2014. "Fury and Frustration in Brazil as Fares Rise and Transport Projects Flounder." *The Guardian*, February 6. <https://www.theguardian.com/world/2014/feb/06/brazil-bus-chaos-fare-rise>.
- WIEGO (Women in Informal Employment: Globalizing and Organizing). 2016. "Inclusive Cities and the Urban Informal Economy." <http://wiego.org/cities>.
- WHO. 2014b. "Ambient Air Pollution Database Update 2014: Data Summary of the AAP Database." [http://www.who.int/phe/health\\_topics/outdoorair/databases/AAP\\_database\\_results\\_2014.pdf](http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/AAP_database_results_2014.pdf).
- WHO. 2014b. "Ambient Air Pollution Database Update 2014: Data Summary of the AAP Database." [http://www.who.int/phe/health\\_topics/outdoorair/databases/AAP\\_database\\_results\\_2014.pdf](http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/AAP_database_results_2014.pdf).
- WHO. n.d.-a. "Burden of Disease Associated with Urban Outdoor Air Pollution for 2008." [http://www.who.int/phe/health\\_topics/outdoorair/databases/burden\\_disease/en/](http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/burden_disease/en/).
- WHO. n.d.-b. "People Living in Informal Settlements." <http://www.who.int/ceh/indicators/informalsettlements.pdf>.
- WHO and UNICEF. n.d. "Improved and Unimproved Water Sources and Sanitation Facilities." WHO and UNICEF, Joint Monitoring Programme for Water Supply and Sanitation. <http://www.wssinfo.org/definitions-methods/watsan-categories/>.
- WHO and UNICEF. 2015. *Joint Monitoring Programme for Water Supply and Sanitation Database*. <http://www.wssinfo.org/data-estimates/tables/>.
- Winrock International. 2005. "Enabling Urban Livelihoods Policy Making: Understanding the Role of Energy Services." In *Country Report. DFID KaR Project R8348*. Salvador, Brazil: Winrock International.
- World Bank. 1994. *World Development Report 1994: Infrastructure and Development*. Washington, DC: Oxford University Press, Inc. <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/5977/WDR%201994%20-%20English.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.
- World Bank. 2010a. "Cities and Climate Change." <http://siteresources.worldbank.org/INTUWM/Resources/340232-1205330656272/CitiesandClimateChange.pdf>.

World Bank. 2010b. Overview of Africa's Infrastructure: A Time for Transformation. Washington, DC: The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank. doi:10.1596/978-0-8213-8041-3. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2692>.

World Bank. 2013. "Planning and Financing Low-Carbon, Livable Cities." <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/09/25/planning-financing-low-carbon-cities>.

World Bank. 2016a. SE4ALL database. "Access to Electricity, Urban (% of Urban Population)" <http://data.worldbank.org/indicator/EG.ELC.ACCS.UR.ZS>.

World Bank. 2016b. World Development Indicators. <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-development-indicators>.

X-Rates. 2015. "Monthly Average Exchange Rate, Brazilian Real to U.S. Dollar." <http://www.x-rates.com/average/?from=USD&to=BRL&amount=1&year=2015>.

Zhao, Xiao, Anjali Mahendra, Nick Godfrey, Holger Dalkmann, Philipp Rode, and Graham Floater. 2016. "Unlocking the Power of Urban Transport Systems for Better Growth and a Better Climate." In *The New Climate Economy. The Global Commission on the Economy and Climate*. [http://2015.newclimateeconomy.report/wp-content/uploads/2016/01/Unlocking-the-power-of-urban-transportsystems\\_web.pdf](http://2015.newclimateeconomy.report/wp-content/uploads/2016/01/Unlocking-the-power-of-urban-transportsystems_web.pdf).

## AGRADECIMENTOS

Os autores gostariam de agradecer às muitas pessoas que contribuíram com seus conhecimentos e expertise. Queremos expressar especial gratidão a Aniruddha Dasgupta, diretor global do WRI Ross Center for Sustainable Cities, que ofereceu liderança e orientação intelectual, e a toda a equipe do WRI Ross Center pelas contribuições e pelo apoio durante o desenvolvimento deste trabalho. Temos uma dívida com nossos colegas dos escritórios internacionais do WRI, que nos ajudaram a conduzir entrevistas com populações urbanas desatendidas nas cidades do Sul global. Entre eles, Fernanda Boscaini, Caroline Donatti, Matheus Jotz e Brenda Medeiros, no Brasil; Radha Chanchani, Sahana Goswami e Neha Mungekar, na Índia; e Dana Corres, Celine Jacquin e Angelica Vesga, no México. Adicionalmente, dados foram fornecidos por Edith Alusa-Bosire e Murefu Barasa, de Nairóbi, Kwabena Bonsu e Magnus Quarshie, de Acra, Abdulmutalib Yussuff, de Lagos e Jinzhou Song, de Xangai.

Gostaríamos de agradecer profundamente a Diana Mitlin e David Satterthwaite, do International Institute for Environment and Development, que nos ajudaram a conceitualizar este trabalho, e apresentaram comentários substanciais em numerosos rascunhos, sempre encontrando tempo para discussões. Somos gratos aos muitos críticos que ajudaram a consolidar este trabalho com seus comentários perspicazes. Comentários externos foram apresentados por Ibidun Adelekan, Judy Baker, Eugenie Birch, Somsook Booyanbacha, William Cobbett, Kieran Donaghy, Sumila Gulyani, Ellen Hamilton, Arif Hasan, Rubbina Karruna, Annette Kim, Marcio Lacerda, Arthur Minsat, Diana Mitlin, Sheela Patel, Aromar Revi, David Satterthwaite e Jonathan Woetzel. Comentários internos foram apresentados por Samuel Adams, Manish Bapna, Holger Dalkmann, Natalie Elwell, Toni Lindau, Adriana Lobo, Anne Maassen, Helen Mountford, Madhav Pai, Nitin Pandit, Janet Ranganathan e Mark Robinson. Somos muito gratos aos 22 participantes que estiveram o dia inteiro em um workshop em novembro de 2015; continuamos em contato com muitos deles durante o desenvolvimento deste trabalho.

Durante toda a elaboração deste trabalho e do Relatório World Resources mais amplo, palestrantes vieram do mundo todo para apresentar seus trabalhos como parte de nossa série de seminários no escritório global da WRI em Washington, DC. Esses palestrantes nos ofereceram um retorno valioso a respeito do Relatório World Resources.

Gostaríamos de agradecer a Carni Klirs por realizar os gráficos, pelo design e layout da publicação. Agradecimentos a Bill Dugan pela direção de arte e orientação. Somos gratos a Emily Matthews, Emily Schabacker e Lael Giebel pelo apoio editorial. E muito obrigado a Bruce Ross-Larson por sua orientação na formatação inicial do trabalho. Devemos a Sarah Dougherty e Emily Norford por seu apoio de pesquisa e assistência com referências, e a Valeria Gelman e Adna Karabegovic pelo apoio geral no gerenciamento deste trabalho. Estimamos a ajuda recebida de Lauren Zelin, Michael Oko, Katherine

Peinhardt, Alex Rogala, Anand Mishra e Heather Scott no lançamento deste trabalho e na sua divulgação. Finalmente, somos eternamente gratos a Hyacinth Billings por sua paciência e assistência no processo de publicação.

## SOBRE ESTE RELATÓRIO WORLD RESOURCES

Este é o primeiro de uma série de documentos de trabalho que compõem o *Relatório World Resources: Rumo a Uma Cidade Mais Igualitária*. Ele será seguido por outros documentos de trabalho sobre energia, habitação, transporte, água e expansão urbana. Para ter acesso a uma cópia eletrônica deste documento, assim como a outros documentos de trabalho, e consultar materiais de apoio, visite [www.citiesforall.org](http://www.citiesforall.org).

## FINANCIADORES

Expressamos nosso profundo agradecimento aos seguintes doadores por seu generoso apoio financeiro:

- Departamento Ministerial de Desenvolvimento Internacional do Governo do Reino Unido
- Stephen M. Ross Philanthropies
- Ministério das Relações Exteriores da Dinamarca
- Ministério dos Negócios Estrangeiros e Comércio da República da Irlanda
- Ministério das Relações Exteriores dos Países Baixos
- Agência Sueca de Cooperação para o Desenvolvimento Internacional
- Programa das Nações Unidas Para o Desenvolvimento

## SOBRE OS AUTORES

**Victoria A. Beard** é Diretora de Pesquisa no WRI Ross Center for Sustainable Cities e está liderando o Relatório World Resources sobre cidades sustentáveis. Sua pesquisa está focada em urbanização comparada, planejamento baseado na comunidade e pobreza urbana.

**Anjali Mahendra** é Pesquisadora Associada Sênior no WRI Ross Center for Sustainable Cities e está liderando o Relatório World Resources. Sua pesquisa está focada em políticas de transporte urbano e uso do solo, planejamento integrado de infraestrutura urbana e economia urbana.

**Michael I. Westphal** é Associado Sênior no Sustainable Finance Center e membro do núcleo da equipe do Relatório World Resources. Sua pesquisa está focada nas finanças climáticas, energia e sustentabilidade urbana.

## **SOBRE O WORLD RESOURCES INSTITUTE**

O World Resources Institute é uma organização de pesquisa global que transforma grandes ideias em ação, conectando meio ambiente, oportunidades econômicas e bem-estar humano.

### **Nosso Desafio**

Os recursos naturais são os fundamentos da oportunidade econômica e do bem-estar humano. Contudo, hoje estamos esgotando os recursos do planeta em taxas insustentáveis, colocando em perigo economias e a vida as pessoas. As pessoas dependem de água limpa, solo fértil, florestas saudáveis e clima estável. Cidades habitáveis e energia limpa são essenciais para um planeta sustentável. Devemos tratar destes desafios urgentes e globais nesta década.

### **Nossa Visão**

Nós concebemos um planeta igualitário e próspero, conduzido pelo manejo inteligente dos recursos naturais. Aspiramos à criação de um mundo onde as ações de governo, negócios e comunidades se combinem para eliminar a pobreza e sustentar o ambiente natural para todas as pessoas.

## **SOBRE O ROSS CENTER FOR SUSTAINABLE CITIES DO WRI**

O WRI Ross Center for Sustainable Cities trabalha para transformar a sustentabilidade urbana em realidade. Pesquisas globais e experiências locais em países como Brasil, China, Índia, México, Turquia e Estados Unidos combinam-se para estimular ações que melhorem a vida de milhões de pessoas.

Baseado em experiências globais e locais de longa data em planejamento urbano e mobilidade, o WRI Cidades Sustentáveis usa soluções comprovadas e ferramentas orientadas para a ação no sentido de melhorar a eficiência construtiva e energética, gerir o risco hídrico, encorajar a governança eficaz e tornar o ambiente urbano em rápido crescimento mais resiliente a novos desafios.

Objetivando influenciar 200 cidades com pesquisas e ferramentas únicas, o WRI Cidades Sustentáveis concentra-se em uma profunda abordagem intersectorial em quatro megacidades de dois continentes e em assistência dirigida a mais de 30 áreas urbanas, trazendo benefícios econômicos, ambientais e sociais para as pessoas em cidades ao redor do planeta.

