

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO E HOSPITALIDADE  
MESTRADO**

**RAMON OSMAINSCHI**

**CIDADES PULSANTES – DIMENSÕES DE  
POTENCIALIDADE PARA O TURISMO URBANO**

**CAXIAS DO SUL  
2017**

**RAMON OSMAINSCHI**

**CIDADES PULSANTES – DIMENSÕES DE  
POTENCIALIDADE PARA O TURISMO URBANO**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do título de Mestre, Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hospitalidade. Linha de pesquisa: Turismo, cultura e educação.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>, Dr<sup>a</sup>. Susana de Araújo Gastal

**CAXIAS DO SUL  
2017**

# **“Cidades pulsantes – dimensões de potencialidade para o turismo urbano”**

Ramon Osmański

Dissertação de Mestrado submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hospitalidade – Mestrado e Doutorado, da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em Turismo e Hospitalidade, Área de Concentração: Desenvolvimento Regional do Turismo.

Caxias do Sul, 14 de dezembro de 2017.

## Banca Examinadora:

Profa. Dra. Susana de Araújo Gastal (Orientadora)  
Universidade de Caxias do Sul

Prof. Dr. Pedro de Alcântara Bittencourt César  
Universidade de Caxias do Sul

Prof. Dr. Thiago Allis  
Universidade de São Paulo

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Universidade de Caxias do Sul  
UCS - BICE - Processamento Técnico

O83c Osmański, Ramon, 1979-  
Cidades pulsantes : dimensões de potencialidade para o turismo urbano / Ramon Osmański. – 2017.  
139 f. : il. ; 30 cm

Dissertação (Mestrado) – Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hospitalidade, 2017.  
Orientação: Profa. Dra. Susana de Araújo Gastal.

1. Turismo e planejamento urbano. I. Título.

CDU 2. ed.: 338.486.5

Índice para o catálogo sistemático:

1. Turismo e planejamento urbano 338.486.5

Catálogo na fonte elaborada pela bibliotecária  
Paula Fernanda Fedatto Leal – CRB 10/2291

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria de iniciar agradecendo aos meus professores, mestres e doutores do PPGTURH pelos conhecimentos em Turismo e Hospitalidade, que hoje considero parte fundamental de minha formação profissional e acadêmica, e em especial à minha orientadora, professora Susana Gastal, pela dedicação, pela convivência e pela inspiração que impulsionaram a realização deste trabalho.

Agradeço também aos meus educadores que, desde o ensino fundamental, vem sendo parte de minha trajetória, pela atenção e conhecimentos compartilhados. Em especial aos meus queridos Eroni, Ana Elísia Costa, Cleodes Piazza e José Clemente Posenatto, que foram essenciais na minha formação e especialização. Estendo o agradecimento aos amigos de academia e profissão que possibilitaram a oportunidade de ingressar no mundo acadêmico como professor, em especial à Ana Lia Branchi, Nadime Koff e Fernando Andreis que abriram as portas de instituições e foram meus colegas de corpo docente.

Também quero agradecer à minha mãe, que foi professora e me inspirou a buscar o conhecimento através dos livros e da dedicação no período escolar e extraclasse, e à minha namorada Ana Paula, que percorreu este percurso de estudos ao meu lado, apoiando e contribuindo também para o resultado deste trabalho com suas observações, leituras e apontamentos.

*Cada pessoa tem uma cidade que é  
uma paisagem urbanizada de seus  
sentimentos. (García Montero).*

## RESUMO

Mais da metade da população mundial reside em centros urbanos. E, progressivamente aumenta a procura, por partes destes residentes, por atrativos, entretenimentos e experiências, da cena urbana, que condicionem momentos de recreação e vacância. As cidades são formadoras de talentos e de conhecimento desde os primórdios das civilizações, e contemplam uma gama de serviços e de facilidades que são compartilhados entre seus habitantes e usuários temporários, ambos consumidores do lugar e de sua urbanidade. Esta pesquisa busca, através de um levantamento infométrico, apresentar quais são as cidades globais que se destacam no cenário atual e, através de uma categorização de índices mundiais, consolidar dimensões de análise para potencializar centros urbanos, através da compilação de estudos de caso sobre a aplicação destas abordagens. Como contribuições da pesquisa, entende-se que existem possibilidades de qualificar a cidade e, respectivamente, seus usuários, por meio de alternativas que possam embasar estudos posteriores. Portanto, neste contexto, o turismo urbano destaca-se com sua diversidade de eventos e possibilidade de transcorrer por vivências e culturas variadas, sem sofrer com a sazonalidade de outros exemplos de atividade turística, e nesta modalidade as cidades globais têm um papel fundamental. Além de seu poder econômico, sua reputação mundial através do turismo e da qualidade de vida de seus moradores atraem as atenções de turistas e inspiram as estratégias de planejamento urbano das demais cidades do planeta.

**Palavras-chaves:** Turismo Urbano, Potencialidade, Atratividade turística, Cidades Globais

## **ABSTRACT**

More than half the world's population lives in urban centers. And, gradually, the demand, by parts of these residents, for attractions, entertainments and experiences, of the urban scene, that condition moments of recreation and vacancy, increases. Cities are talents and knowledge makers since the dawn of civilization, and contemplate a range of services and facilities that are shared between their inhabitants and temporary users, both consumers of the place and their urbanity. This research seeks, through an infometric survey, to present the global cities that stand out in the current scenario and, through a categorization of global indices, to consolidate analysis dimensions to potentiate urban centers by compiling case studies on the these approaches. As contributions of the research, it is understood that there are possibilities to qualify the city and, respectively, its users, through alternatives that can base later studies. Therefore, in this context, urban tourism stands out with its diversity of events and possibility of going through varied experiences and cultures, without suffering from the seasonality of other examples of tourism activity, and in this modality global cities have a fundamental role. In addition to its economic power, its worldwide reputation through tourism and the quality of life of its residents attract the attention of tourists and inspire the urban planning strategies of other cities on the planet.

**Keywords:** Urban Tourism, Potentiality, Tourist Attractiveness, Global Cities

## LISTA DE FIGURAS

|  |    |
|--|----|
| Figura 1 – Mapa das remoções de favelas e comunidades.....               | 36 |
| Figura 2 – Escadas rolantes urbanas de Medellín.....                     | 38 |
| Figura 3 – Parque Biblioteca España – Medellín.....                      | 39 |
| Figura 4 – Ranking das cidades Mundiais segundo Friedmann (1986).....    | 43 |
| Figura 5 – Ranking das cidades Mundiais segundo Taylor (2000).....       | 44 |
| Figura 6 – GaWC – Área de influência das cidades globais pelo mundo..... | 45 |
| Figura 7 – Ranking GaWC de Cidades Globais.....                          | 46 |
| Figura 8 – Indicadores Siemens de Cidades Verdes.....                    | 49 |
| Figura 9 – Roda da Prosperidade Urbana.....                              | 50 |
| Figura 10 – Indicadores PWC Cities of Opportunity.....                   | 52 |
| Figura 11 – Indicadores EIU de Habitabilidade.....                       | 54 |
| Figura 12 – Indicadores 2Thinknow de cidades inovadoras.....             | 56 |
| Figura 13 – Indicadores Arcadis de cidades sustentáveis.....             | 57 |
| Figura 14 – Indicadores Mastercard de destinos globais.....              | 59 |
| Figura 15 – Indicadores MMF de potencialidade global.....                | 62 |
| Figura 16 – Indicadores A.T. Kearney.....                                | 64 |
| Figura 17 – Indicadores GFCI de centros financeiros.....                 | 66 |
| Figura 18 – Indicadores IESE Cities in Motion.....                       | 68 |
| Figura 19 – Indicadores Mercer de qualidade de vida.....                 | 69 |
| Figura 20 – Compilação dos índices e de seus fatores.....                | 74 |
| Figura 21 – Dimensão Qualidade de Vida.....                              | 75 |
| Figura 22 – Dimensão Economia.....                                       | 76 |
| Figura 23 – Dimensão Capital Humano.....                                 | 77 |
| Figura 24 – Dimensão Urbanidade.....                                     | 77 |

|   |     |
|---|-----|
| Figura 25 – Gardens by the Bay, Singapura.....            | 82  |
| Figura 26 – High Line, Nova York.....                     | 84  |
| Figura 27 – <i>Millennium Park</i> , Chicago .....        | 87  |
| Figura 28 – Verdes urbanos em Curitiba .....              | 93  |
| Figura 29 – <i>Strøget</i> , Copenhague.....              | 97  |
| Figura 30 – <i>The Low Line Project</i> , Nova York ..... | 99  |
| Figura 31 – <i>Times Square</i> , Nova York.....          | 108 |
| Figura 32 – <i>Metropol Parasol</i> , Sevilha .....       | 112 |
| Figura 33 – <i>Paris Plages</i> .....                     | 113 |
| Figura 34 – Basurama .....                                | 114 |
| Figura 35 – Intervenções peatonais, Buenos Aires .....    | 115 |

## LISTA DE TABELAS

|   |    |
|---|----|
| Tabela 1 – Ranking Siemens – Índice Cidades Verdes .....            | 50 |
| Tabela 2 – Ranking UN-HABITAT – Índice de Prosperidade Urbana ..... | 51 |
| Tabela 3 – Ranking PWC – Índice Cidades de Oportunidades .....      | 53 |
| Tabela 4 – Ranking EIU – Índice de Habitabilidade Urbana .....      | 55 |
| Tabela 5 – Ranking 2Thinknow – Índice Cidades Inovadoras .....      | 56 |
| Tabela 6 – Ranking Arcadis – Índice de Cidades Sustentáveis .....   | 58 |
| Tabela 7 – Ranking – Índice Mastercard Destinos Globais .....       | 60 |
| Tabela 8 – Ranking MMF – Índice de Potencialidade Global .....      | 63 |
| Tabela 9 – Ranking A.T. Kearney – Índice Performances Globais ..... | 65 |
| Tabela 10 – Ranking – Índice GFCI Centros Financeiros Globais ..... | 67 |
| Tabela 11 – Ranking IESE – Índice Cidades em Movimento .....        | 69 |
| Tabela 12 – Ranking Mercer – Índice Qualidade de Vida .....         | 70 |
| Tabela 13 – Ranking Geral dos Índices de Cidades Globais .....      | 71 |

## SUMÁRIO

|  |     |
|--|-----|
| 1 SITUANDO O PERCURSO DE INVESTIGAÇÃO.....   | 13  |
| 1.1 PERCURSO METODOLÓGICO .....  | 17  |
| 2 A CIDADE, O URBANO E O TURISMO .....   | 20  |
| 2.1 TURISMO URBANO .....   | 25  |
| 2.2 AS CIDADES GLOBAIS .....   | 30  |
| 2.3 A CIDADE PLANEJADA PELAS MOTIVAÇÕES NEOLIBERAIS .....                                    | 35  |
| 3 OS ÍNDICES DE CIDADES GLOBAIS.....   | 41  |
| 3.1 OS PRIMEIROS ÍNDICES GLOBAIS .....   | 42  |
| 3.2 VISIBILIDADE E ATRATIVIDADE GLOBAL: AS CIDADES DESCRITAS<br>EM ÍNDICES INFOMÉTRICOS..... | 47  |
| 3.2.1 Estudos realizados em 2012.....  | 47  |
| 3.2.2 Estudos realizados em 2014.....  | 52  |
| 3.2.3 Estudos realizados em 2015 .....   | 55  |
| 3.2.4 Estudos realizados em 2016 .....   | 63  |
| 3.3 ANALISANDO OS ÍNDICES E SEUS FATORES .....   | 73  |
| 4 AS DIMENSÕES DE POTENCIALIDADE TURÍSTICA.....  | 79  |
| 4.1 DIMENSÃO QUALIDADE DE VIDA.....  | 79  |
| 4.2 DIMENSÃO ECONOMIA .....  | 84  |
| 4.3 DIMENSÃO CAPITAL HUMANO .....  | 88  |
| 4.4 DIMENSÃO URBANIDADE .....  | 91  |
| 5 CONSIDERAÇÕES TEMPORÁRIAS E IMPLICAÇÕES FUTURAS.....                                       | 101 |
| 5.1 POR UMA DIMENSÃO DO PEDESTRE .....   | 102 |
| 5.2 CONTRIBUIÇÕES E LIMITAÇÕES DA PESQUISA.....  | 115 |
| REFERÊNCIAS .....  | 119 |
| ANEXO 1 – CADERNO DE IMAGENS.....  | 130 |

## 1 SITUANDO O PERCURSO DE INVESTIGAÇÃO

Ao ingressar no Programa de Pós-Graduação em Turismo e Hospitalidade – PPGTURH – a Universidade de Caxias do Sul, trouxe de minha graduação e da especialização inquietações que, no decorrer das atividades do mestrado, se adicionaram a outros questionamentos sobre o Turismo no cenário da pós-modernidade e originaram novas possibilidades de estudo.

A partir das aulas do PPGTURH que abordavam a atividade turística na contemporaneidade, integrando-se à cultura e respeitando o meio ambiente, surgiu a seguinte hipótese de investigação: existem caminhos que permitam às cidades buscarem seu desenvolvimento econômico, ao mesmo tempo em que valorizem sua comunidade e sua identidade local. Tal trajetória pode ser traçada fundamentalmente associada ao turismo e, neste contexto, voltada ao turismo urbano.

O urbano, dentro das modalidades de destino de viagem, atende a uma variedade de públicos e possibilita diversas formas culturais de entretenimento. Na atualidade, mais da metade da população mundial vive em áreas urbanizadas, e esta condição trouxe às cidades uma gama de serviços, meios de transporte, equipamentos e facilidades projetadas para os seus habitantes que também são apropriadas pelos turistas.

Tradicionalmente, as cidades destacaram-se por uma narrativa visual, nas construções que atravessaram gerações, tornando-se patrimônio arquitetônico e histórico e integrando-se às vivências das pessoas. Os centros históricos preservados através de requalificação arquitetônica, espaços públicos e áreas com projetos urbanísticos atraem turistas de diversos lugares do mundo, além de se converter em importantes polos de comércio e serviços especializados.

Grandes metrópoles se destacam por concentrarem empresas multinacionais e capital humano, gerando um fluxo de informações e de finanças que acarretam mais desenvolvimento intelectual e financeiro em torno deste ambiente urbano, impactando na economia e, em decorrência, trazendo mais pessoas capacitadas e corporações relevantes para se instalar

e gerar divisas para a cidade. Outra consequência é que o fluxo de turistas também aumenta, pela diversidade de atividades que acontecem na cena urbana.

Tal contexto coloca as cidades no escopo das viagens e, portanto evidencia uma atratividade para os turistas, que encontram ofertas de meios de hospedagem, mobilidade facilitada, diversidade gastronômica, ofertas culturais e esportivas, entre outras possibilidades, permitindo em um mesmo itinerário disfrutar de muitas opções de recreação e lazer. No entanto, algumas cidades apropriam-se com maior competência dessas potencialidades e se utilizam do turismo com maior propriedade, tornando-se mais competitivas na comparação com outras urbes e, como resultado, atraem um maior número de visitantes.

O poder público e o setor terciário devem estar cientes de que é preciso valorizar as potências locais e compreender o que o turista espera encontrar em sua cidade; além disso, o morador precisa fazer parte desta mobilização, pois a hospitalidade faz parte de qualquer construção coletiva. Tendo consciência dos seus pontos positivos e negativos, estes setores integrados podem, então, atrair maior número de visitantes, aumentar suas divisas, gerar empregos e renda aos cidadãos, vitalidade e movimento à cena urbana em termos sociais, culturais e econômicos.

Considerando a importância e o papel hoje desempenhado pelas metrópoles mundiais para a atratividade de negócios, capital intelectual e turistas, entende-se que as cidades globais são referência em termos de destinos turísticos urbanos, e a análise da reputação e dos fatores que as colocam em evidência foi interpretada como tópico de pesquisa fundamental para a realização deste trabalho. Através da consolidação do ranking dos índices das cidades tidas como modelo no momento contemporâneo, e visando determinar uma abordagem que possa ser aplicada em outros modelos de cidade, desenvolveram-se dimensões de análise, ou seja, valores ou características que indicam ser potencializadores para ampliar a atividade turística e, simultaneamente, a qualificação urbana. Levando em conta esta contextualização, o problema de pesquisa foi estruturado na

seguinte questão: **Quais as dimensões de potencialidade são significativas para que uma cidade se capacite para disputar mercados internacionais de Turismo?**

Como **objetivo geral**, este trabalho se propõe a descrever dimensões de potencialidade para qualificar as cidades no mercado turístico internacional, pela análise de rankings de cidades globais. A partir da consolidação deste estudo apontam-se as características que se colocam como essenciais em uma cidade, em termos de atrair mais visitantes, aumentar a sua permanência nas mesmas e possibilitar o retorno dos turistas.

Consideram-se os **objetivos específicos** na seguinte ordem:

- Por meio de uma pesquisa online em sites especializados, compilar e classificar diversos relatórios e pesquisas selecionadas na metodologia proposta, analisando-se doze rankings de cidades globais e suas particularidades;
- Através de uma pesquisa bibliográfica, sistematizar os dados aferidos e desenvolver um novo ranking, com a categorização de todas as categorizações propostas pelas instituições previamente investigadas;
- Elaborar dimensões de potencialidade a partir de todos os indicadores propostos pelas diversas pesquisas, com a finalidade de avaliar a presença ou insuficiência dos fatores elencados nas cidades listadas nos rankings por meio de visões contemporâneas do Turismo. Entende-se que estas dimensões propostas compreendem os indicadores ideais necessários para que uma cidade se coloque globalmente como turística e que possa se destacar no cenário mundial através de suas potencialidades.

Para responder à questão de pesquisa e atender aos objetivos elencados, esta dissertação foi estruturada em cinco capítulos, incluindo esta introdução. O **segundo capítulo** sistematiza o referencial teórico proposto para analisar a cidade e o desenvolvimento do urbano em seu contexto histórico e na contemporaneidade, apresentando a importância dos centros

urbanos como concentradores e produtores de conhecimento e de riquezas, além de sua relevância e conexões com o turismo. A seguir, apresenta-se a revisão bibliográfica sobre o turismo urbano e suas características, descrevendo diversidades e interações entre os locais e os visitantes, muitas vezes sendo o próprio residente consumidor da experiência turística. Ainda no escopo da pesquisa bibliográfica colocam-se a evolução histórica e a interferência das cidades globais no desenvolvimento das informações, tecnologias e finanças, e como elas se destacam no turismo e na atração de visitantes. Também nesta seção serão abordados os pontos negativos da concentração de poder financeiro e administrativo das cidades globais, através de motivações neoliberais.

No **capítulo terceiro**, analisam-se os índices de cidades globais, apontando as metodologias utilizadas e os indicadores que foram propostos por cada instituição para gerar os rankings e classificar os centros urbanos conforme as abordagens de cada investigação. Ao final desta sistematização, foi elaborada uma classificação com a compilação de todos os índices pesquisados para realizar uma análise mais aprofundada e redefinir o ranking de cidades globais sob uma ótica mais abrangente que, ao final deste, permitisse interpretar os dados e as cidades que se destacaram na categorização indicada e consolidar as dimensões de potencialidade a partir dos indicadores elencados pelos relatórios investigados.

O **quarto capítulo** busca relacionar as dimensões com ilustrações de assuntos em diversos centros urbanos do mundo e apresentar as iniciativas que foram desenvolvidas para estabelecer o turismo como elemento articulador destas potencialidades. Utilizando exemplos analisados em estudos de caso de cidades globais, o trabalho espera, em suas **considerações temporárias**, indicar alternativas de potencialização do turismo com associação à urbanidade e suas oportunidades para o desenvolvimento mútuo, onde ambos reforçam suas atividades e iniciativas e refletem no outro suas tomadas de decisão.

## 1.1 PERCURSO METODOLÓGICO

A investigação proposta apresenta ênfase qualitativa na qual, segundo Goldemberg (2004, p.14), “a preocupação do pesquisador não é com a representatividade numérica do grupo pesquisado, mas com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, de uma instituição, de uma trajetória etc.”. Para Zanelli (2002, p. 83), “o rigor na condução de estudos qualitativos é dado pela clareza e sequência lógica das decisões de coleta, pela utilização de métodos e fontes variadas e pelo registro cuidadoso do processo de coleta, organização e interpretação”; portanto, dependem da capacidade do pesquisador a percepção e apreensão do objeto de estudo, sistematizando a coleta das múltiplas fontes.

A pesquisa qualitativa é útil para identificar conceitos e variáveis relevantes de situações que podem ser estudadas quantitativamente. É inegável a riqueza que pode ser explorada nos casos desviantes da "média" que ficam obscurecidos nos relatórios estatísticos. Também é evidente o valor da pesquisa qualitativa para estudar questões difíceis de quantificar, como sentimentos, motivações, crenças e atitudes individuais. A premissa básica da integração repousa na ideia de que os limites de um método poderão ser contrabalançados pelo alcance de outro. Os métodos qualitativos e quantitativos, nesta perspectiva, deixam de ser percebidos como opostos para serem vistos como complementares (GOLDEMBERG, 2004, p. 63).

A finalidade proposta pelo método é a de ampliar a confiabilidade e a veracidade nos resultados obtidos e, através do cruzamento de dados, possibilitar a comprovação com maior confirmação das informações (Eisenhardt, 1989). Tendo em vista a atualidade da temática, o viés inicial marcou-se por exploratório, e conforme Voss, Tsiriktsis e Frohlich (2002) tem a finalidade de gerar hipóteses e ideias para a verificação proposta pelo trabalho. “A vantagem mais importante apresentada pelo uso de fontes múltiplas de evidência, no entanto, é o desenvolvimento de linhas convergentes de investigação, um processo de triangulação e corroboração” (Yin, 2010, p.143).

A investigação prosseguiu com a realização de revisão da literatura, para entender o processo de urbanização, sua importância em gerar e disseminar o conhecimento e cultura e pautar a relação com o turismo. Em

seguida, analisou-se o fenômeno do turismo urbano, com sua diversidade de atrativos, e as cidades globais, com seu poder de atratividade e de reputação mundial como destinos turísticos e de concentração de capital intelectual e financeiro. Priorizaram-se periódicos, dissertações e teses, e livros em um leque multidisciplinar, com destaque para as áreas da arquitetura, geografia, história, turismo e urbanismo. A contextualização do referencial teórico engloba informações sobre ambientes urbanos de todo o planeta, com a finalidade de interpretar as principais características que potencializam as cidades globais como destinos de viagem, e contribuir para com pesquisas e planejamentos urbanísticos de cidades que busquem se destacar em relação às demais.

Para contextualizar e apresentar uma evolução histórica das cidades com o foco no turismo pós-moderno e na urbanização, foi realizado, ainda, um levantamento em relatórios e documentos de instituições mundiais que organizam índices globais para a classificação de cidades mundiais, considerando critérios preestabelecidos por diversas agências e órgãos públicos e privados, para ranqueamento de cidades. Nesses termos é importante destacar que, apesar da ênfase qualitativa, a pesquisa também se utilizou de relatórios de análise com dados quantitativos, relevantes para mensurar a influência e o poder de atração e competitividade das cidades mundiais propostos nos ranqueamentos.

A avaliação dos resultados e das considerações temporárias ao final desta investigação foi realizada através da ilustração de assuntos com utilização de múltiplas fontes de pesquisa, resultando na triangulação dos dados e das evidências apontadas no referencial teórico e no desenvolvimento (Yin, 2010; Voss, Tsirikrisis e Frohlich, 2002), buscando a sustentação das informações a partir do cruzamento das fontes (Eisenhardt, 1989).

Na sequência será apresentada a revisão bibliográfica que dá suporte ao desenvolvimento do trabalho. Inicialmente, para contextualizar a investigação, este trabalho utilizou-se de um referencial teórico para entender o processo de formação da urbanização nas cidades, sua importância em

gerar e disseminar o conhecimento e cultura e sua relação com o turismo. Em seguida, analisou-se o fenômeno do turismo urbano, com sua diversidade de atrativos, e as cidades globais, com seu poder de atratividade e de reputação mundial como destinos turísticos e de concentração de capital intelectual e financeiro.

## 2 A CIDADE, O URBANO E O TURISMO

“Ao longo da história, o espaço da cidade funcionou como um ponto de encontro para os moradores, em vários níveis. As pessoas se encontravam, trocavam novidades, fechavam acordos, arranjavam casamentos – artistas de rua as entretinham, havia compra e venda de mercadorias. As pessoas compareciam aos grandes e pequenos eventos da cidade. Realizavam-se procissões, o poder se manifestava, festas e castigos eram publicamente realizados – tudo acontecia à vista do público. A cidade era o ponto de encontro” (GEHL, 2013, p.25).

Historicamente, as cidades conectaram pessoas com expectativas em comum. No princípio, o fator principal era a sobrevivência física, a união entre as pessoas, e a afluência em torno de um mesmo lugar gerou o viver em sociedade como paradigma para busca de segurança, de convívio e de compartilhamento de um mesmo espaço. Segundo Carapinha (2007, p.180):

A cidade nasce assim de uma relação simbiótica que se estabelece entre a morfologia matricial, que a contém, a função de lugar e habitar que tem e os diferentes significados, que lhe atribuímos. A partir desta relação, a cidade desenha-se num jogo entre cheios e vazios que lhe definem a sua tessitura.

Para Glaeser (2011), as cidades são a maior invenção do ser humano, sendo geradoras de inovação desde a época dos filósofos da Grécia clássica, atribuindo que a prosperidade das cidades surge da sua capacitação em formar novos pensadores, concentrando talentos e, através da proximidade entre pessoas, disseminar e aprimorar o conhecimento. Lefebvre (1991) afirma que a cidade sempre teve como escopo desenvolver a coletividade, e nela surge a dimensão política com suas propriedades artesanal, comercial e financeira.

Desde as primeiras civilizações, as relações comerciais foram fundamentais para ampliar as viagens para as cidades, em busca de alimentos, especiarias e utensílios em geral. Esta troca não se restringiu aos bens materiais, pois o contato com outras culturas possibilitou novos conhecimentos e novas formas de se vincular ao ambiente e aos outros. Durante o período medieval, as pessoas em sua maioria viviam como servos em comunidades rurais baseadas no sistema feudal, com obrigações e

dependências, e essa contingência do rural levou a busca da cidade como um espaço libertador. Segundo Huberman (2011, p.37), “a população das cidades queria liberdade. Queria ir e vir quando lhes aprouvesse. Um velho provérbio alemão, aplicável a toda a Europa ocidental, *Stadtluft macht frei* (‘O ar da cidade torna um homem livre’), prova que obtiveram o que almejavam”.

Ao afluir para as cidades, os camponeses se libertavam do regime de servidão, não mais se submetendo ao vínculo com a terra e com o senhor que lhes roubava o trabalho, a comida e o tempo. Assim, para o servo, ir para a cidade, mesmo que não representasse necessariamente felicidade, saúde ou prosperidade, significava concretamente uma libertação (ROLNIK, 1995, p.35).

Quando as cidades da Europa se desenvolveram além dos muros dos castelos e fortificações, ultrapassaram seus limites de trocas de conhecimento e de cultura. Monteiro (2012, p.102) relata a importância das cidades na Idade Média em relação à distribuição do conhecimento através da criação das Universidades, citando Bolonha, Paris e Oxford, e de centros de religiosidade, como as cidades de Avignon e Roma, por exemplo. Também pelas relações comerciais, destacando Barcelona, Florença, Genova, Londres, Lyon, Paris e Veneza.

A cidade no século XVII era uma concentração de construções delimitada por fortificações, que marcam a sua diferença em relação aos campos que a circundavam. No século XVIII, os muros foram transformados em bulevares, ou seja, caminhos para o passeio e o deleite da aristocracia que ofereciam uma excelente vista dos arredores. No século XIX, a cidade ultrapassa os muros, que limitavam seu crescimento, incorporando os arredores e a área dos povoados contíguos ao seu território. A cidade aberta, então, passou a ser definida por suas funções políticas, econômicas, sociais, culturais e por sua importância populacional no contexto regional ou nacional (MONTEIRO, 2012, p 103).

As primeiras experiências turísticas, mais propriamente, estariam datadas do século XVII, com as viagens dos jovens aristocratas ingleses, fenômeno conhecido como *Grand Tour*, em que estes procuravam destinos clássicos das Antigas civilizações gregas e romanas, mas que no seu deslocamento paravam em grandes cidades da época como Paris, por exemplo. A vida social e o contato com a cultura local dessas cidades muitas

vezes desviavam o objetivo principal da viagem, e com certeza foram inspiradores de muitas histórias dos diários de bordo e panos de fundo das imagens eternizadas pelos artistas que acompanhavam os viajantes (Salgueiro, 2002). Começa-se a perceber o magnetismo determinado pelas grandes cidades não só por questões comerciais, podendo ser exclusivamente cultural, entretenimento ou lazer. De acordo com Gastal (2006, p.63), “a cidade constitui-se como cultura e civilização, centro de saber e de produção de estímulos que levam à intelectualização da experiência”.

Para Karski (1990), as peregrinações do século XIV e, em maior destaque, o *Grand Tour* nos séculos XVIII e XIX, foram exemplos de viagens que visavam a multiplicidade de atividades disseminadas em grandes cidades da Europa, lugares de fusão da arquitetura, arte, cultura, design urbano e literatura, e pela variedade, qualidade e concentração de atrativos e atributos existentes, colocaram as cidades no mapa do turismo desde aquele período até os dias de hoje.

Segundo Glaeser (2011, p.19), “as ideias se movem de pessoa para pessoa, dentro dos densos espaços urbanos, e essa troca eventualmente gera milagres da criatividade humana”, e cita a produção cultural e tecnológica no ambiente urbano presente no Império Romano, o retrocesso causado pelo desaparecimento de cidades e a estagnação rural no período da Idade Média e as diversas inovações na arquitetura, pintura e escultura do Renascimento, quando a densidade e a concentração urbana foram fundamentais para o desenvolvimento dessas competências.

Ao contrário da cidade antiga, a metrópole contemporânea (...) se caracteriza pela velocidade da circulação. São fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios. (...) Por isso, além de continente das experiências humanas, a cidade é também um registro, uma escrita, materialização de sua própria história (ROLNIK, 1995, p.8-9).

No século XIX, com a Revolução Industrial, as cidades europeias concentraram ainda mais as pessoas, agora em torno das fábricas e usinas, motivando assim a sociedade pela produção em longa escala e ampliando as trocas comerciais com o advento dos motores a vapor e com a aceleração da

velocidade nos deslocamentos. Para Lefebvre (1991), a indústria se vincula às concentrações urbanas em busca da mão-de-obra dos moradores ali estabelecidos, e incorpora-se às relações comerciais gerada pela burguesia, ampliando assim o acúmulo de riquezas urbanas.

É neste período que surgem grandes projetos de urbanização, muitas vezes drásticos e sanitaristas, produzindo “discursos de poder, normatização e controle sobre a cidade e seus habitantes [...]” (MONTEIRO, 2012, p.101), nos quais a presença do trem e do navio a vapor amplia e qualifica os deslocamentos para fora da cidade. Simultaneamente, surgem os primeiros registros de turismo organizado em viagens de grupos com a criação de empresas especializadas, como a *Thomas Cook & Son*, realizando excursões em diversas regiões do globo. Também a partir deste século iniciam-se as grandes exposições mundiais, apresentando ao mundo evoluções tecnológicas e as possibilidades dos materiais industrializados e de suas associações à arte e à arquitetura.

Na ótica da pós-modernidade, Gastal (2006) argumenta que “viver na cidade significará, ao mesmo tempo, viver a cidade [...] sob nosso olhar, a cidade se forma, não na harmonia, mas no conflito e na complexa dinâmica da vida” (p.212-213). As pessoas, cada vez mais vivendo em ambientes urbanos e seguindo padrões de regimentos de trabalho, adaptaram o seu modo de ser e de agir frente ao Turismo, sendo então uma espécie de fuga da sua rotina, uma busca pelo ócio e por locais que os afastassem do seu dia a dia. No princípio, os principais destinos turísticos eram estâncias termais e os balneários, onde o turismo de sol e mar se destacava. Com o passar do tempo, as motivações dos turistas ampliaram-se, e as cidades passaram a figurar como grandes destinos de viagem. “Hoje, a imagem de cidade como centro de produção e consumo domina totalmente a cena urbana. [...] Sem dúvida, é possível dizer que hoje o mercado domina a cidade” (ROLNIK, 1995, p.28-29).

A Cidade é, antes de tudo, a concretização de um imaginário urbano, a materialização de um sonho e de um ideal de cidade. (...) Releva-se o fato de as pessoas viverem, em sua grande maioria, em cidades e terem nelas seu tempo e espaço para desfrute de lazer e cultura, quer como moradores quer como visitantes. Ou seja, mesmo que a academia e as práticas de mercado relevem as cidades, os turistas as têm buscado para visitação, o que torna urgente a sua priorização no pensamento turístico (BANDEIRA, 2013, p.441).

As cidades se destacam por concentrar, em um mesmo local, uma variedade de opções que atendem a diversos tipos de viagem e também a uma multiplicidade de perfis de visitantes. Muitas vezes elas possuem em seu entorno grande potencial turístico de viés ambiental (praias, montanhas, cascatas, entre outros), e no seu interior concentram facilidades e equipamentos urbanos, maior oferta de meios de transporte e de infraestrutura, levando-as a se destacar frente a outras localidades com menor potencialidade e/ou planejamento urbanístico. Podem ser referência em saúde e receber pessoas em tratamento médico ou acompanhando familiares e amigos. Estes, em seu tempo livre, tem a disponibilidade de participar de outras atividades que a cidade ofereça, sejam estas proporcionadas pelo Poder Público, a es privadas ou mesmo comunitárias.

Outra modalidade de visitação é o turismo de negócios, no qual participantes de feiras ou convenções podem aproveitar os períodos de folga dos eventos para conhecer a cidade. Dentre os tipos de turismo possíveis em um ambiente urbano, um dos mais diversos é o turismo cultural, que possibilita usufruir dos teatros, centros culturais e espaços destinados a espetáculos e apresentações. Cidades têm a capacidade de atrair muitos turistas em busca de shows e eventos com artistas nacionais e estrangeiros, que também podem ser desportivos, como maratonas e competições esportivas em ginásios, parques ou mesmo nas ruas e avenidas. Metr poles muitas vezes são procuradas por religiosos para conhecer suas igrejas ou catedrais, ou simplesmente para disfrutar da cena urbana, os monumentos e pontos turísticos.

O século XX foi palco de grandes transformações urbanísticas e também das duas Grandes Guerras Européias, que alteraram o modo como

as nações interagem. As finanças e a tecnologia da informação, desde então, tornaram-se essenciais para o desenvolvimento das cidades e das suas relações de comércio e serviços, influenciando diretamente nas questões sociais e culturais e nas definições de destinos turísticos, instalação de grandes empresas e concentração de pessoas, nascendo assim a chamada cidade global ou mundial. Dentre todas as cidades do mundo, as ditas cidades globais (ou mundiais, dependendo do autor) se destacam frente às outras e são referências para urbes de menor relevância. Na sequência deste trabalho serão apresentados os conceitos de Turismo Urbano e de cidade global, e quais os motivos para atração de pessoas e empresas para seu território que as transformaram, em consequência, em destinos turísticos disputados.

## 2.1 TURISMO URBANO

De acordo com Wall e Mathieson (2006, p.19) o Turismo, em sua dimensão holística, é um fenômeno de multífaces, envolvendo a estada e o movimento de pessoas para fora do local de residência, com a implicação de três componentes: a decisão de viajar para um destino (com múltiplos fatores econômicos, institucionais e sociais que interferem na mesma), a interação com os sistemas ambiental, econômico e social dos destinos e os efeitos sobre a situação ambiental, econômica e social (resultantes do contato do turista, direta ou indiretamente). Para Lopes (2010), o turismo compreende um conjunto de prestação de serviços, através de produtos tangíveis e intangíveis e um conjunto de influentes culturais, econômicos e sociais com implicações vastas no conjunto da sociedade.

O fenômeno Turismo teve seu conceito reformulado para compreender motivações e desejos de visitantes de nossa contemporaneidade. “O turismo é um fenômeno social, cultural e econômico, que envolve o movimento de pessoas para lugares fora do seu local de residência habitual, geralmente por prazer” (NACIONES UNIDAS / UNWTO, s/d, p. 1). De acordo com Hayllar et al. (2008), a diversidade proporcionada pelas cidades, em termos de cultura,

entretenimento, vida noturna ou mesmo atmosfera de movimento, luzes e cores, amparadas em estabilidade financeira, mobilidade e acessibilidade, constituem-se em atrativos para experiência urbana. Os mesmos autores trabalham a noção de espaço (e lugar), identificada em cinco tipos: o espaço matemático, o espaço físico, o espaço socioeconômico, o espaço comportamental e o espaço experiencial, todos em coexistência. O espaço experiencial, sentido e consolidado a partir de vivências, seria o que diria mais de perto a respeito da experiência turística.

As ideias 'espaço' e 'lugar' demandam um ao outro por definição. A partir da segurança e da estabilidade de lugar que estão cientes da abertura, liberdade e ameaça do espaço, e vice-versa. Além disso, se nós pensamos como espaço que nos permite o movimento, então lugar é uma pausa; cada pausa no movimento torna possível para o local ser transformado em lugar. (TUAN, 1977, p.6)

Tuan (1977) é outro que considera o lugar, para ele constituindo-se em centros aos quais se atribui valor, que nos são familiares e significativos. O tempo, na sua leitura, é responsável pelas experiências vivenciadas, e o lugar seria a pausa para o descanso, e também de pertencimento e de lembrança. No lugar cidade, conforme dados da ONU (2014), vive mais da metade da população do planeta na atualidade, em torno de 54%, e para 2050 a previsão é que se alcancem os 66%. Na ótica de Castello (2007, p.29), o lugar é o espaço compreendido de apropriação do espaço público. A percepção do lugar, segundo Lefebvre (2004) é entendida a partir de três categorias: a natureza frutífero-funcional, a natureza sociocultural e a natureza morfológica-magnética, desenvolvendo o intercâmbio entre o ambiente e as pessoas, fundamental na base das vivências turísticas urbanas.

Segundo Gastal (2006), o urbano é “resultado da rede de tessituras entre o que é fixo no espaço e o que flui na forma de deslocamentos de pessoas, bens materiais e simbólicos, comportamentos e culturas, para os quais contribuem as percepções presentes, assim como a memória e as utopias” (p.73).

Pelo facto de se terem convertido em centros nevralgicos que convidam à realização de uma diversidade de actividades turísticas que envolvem a satisfação do turista, passaram a ser valorizadas e consideradas lugares essenciais para a prática turística. Esta dimensão das cidades como destinos de viagens, associada à utilização das novas tecnologias e à criação e reconversão de infra-estruturas e de recursos tornaram o turismo urbano sinónimo de qualidade e bem-estar para os visitantes (AZEVEDO, 2011, p. 13).

Segundo Azevedo (2011), o turismo urbano compreende todas as actividades que os visitantes realizam quando na cidade, encaminhando a seguir três tipologias: aquele com ênfase em actividades culturais (como visitas a exposições, monumentos e museus), com finalidade de enriquecimento cultural; aquele focado em eventos profissionais (exposições, congressos, feiras) e aquele para actividades de lazer (incluindo temporadas de férias), com o intercâmbio e complementação dessas três dimensões.

Jansen-Verbeke (1988) divide elementos do produto turístico de uma cidade em três tipos: os primários (compreendendo as paisagens urbanas, suas construções históricas, teatros, museus, espetáculos, eventos culturais e esportivos), secundários (incluindo alimentação, compras e hospedagem) e elementos adicionais (como a sinalização, os postos de informação, estacionamento etc.). Edwards *et al.* (2008) determinaram o turismo urbano como uma das diversas forças socioeconômicas no ambiente urbano, sendo uma actividade que oferece experiências e produtos que dialogam entre os turistas e os residentes. De acordo com Law (1993), o turismo urbano compreende actividades interligadas que permitem às cidades atrair turistas.

Para Carvalho (2011), o turismo urbano é oposto ao que povoa o imaginário coletivo, usualmente associado às práticas de lazer e aos ambientes naturais. As grandes cidades que dão relevância estratégica ao turismo para criação de empregos são também as que estão nas primeiras colocações dos rankings de visitação turística. A autora apresenta cidades (ou mesmo alguns atrativos turísticos) que sozinhos recebem mais visitantes que muitos países em uma mesma temporada, como a Estátua da Liberdade (que teve mais de seis milhões de visitantes no período de 2010) e a cidade de Londres (com 10,1 milhões de turistas, número bastante superior ao de desembarques em todo o território brasileiro no mesmo período).

Em oposição ao turismo em praias ou áreas de contato com a natureza, em que se pode mais facilmente analisar o fenômeno turístico e suas características, bem como seus impactos positivos e negativos, o turismo urbano é complexo e fragmentado, dificultando sua caracterização completa, seu mapeamento e, portanto sua mensuração. Porém, é justamente por sua complexidade que a atividade se torna interessante, e passa a figurar na agenda política das grandes cidades do mundo (CARVALHO, 2011, p.13).

Conforme Allis (2012), a variedade de atrativos e de escala diversa dá a oportunidade aos próprios moradores de usufruírem desta e tornarem-se, muitas vezes, turistas na cidade que residem; assim, o turismo urbano acaba fugindo da concepção tradicional de turista, tal qual o *flaneur* mencionado por Walter Benjamin, que também se enquadra neste entendimento. O autor considera que o sujeito do turismo urbano não é o turista, mas o consumidor de lugar, ou seja, todos que vivenciam a cidade, sendo moradores ou viajantes.

Ashworth (1989) defende que a cidade turística é formada por uma série de equipamentos que são utilizados tanto por visitantes quanto pelos habitantes do local, onde esta seria formada por quatro outras “cidades” dentro da mesma urbe: a cidade das compras, a cidade da vida noturna, a cidade cultural e a cidade histórica, integrando usos e usuários. Para o autor, as cidades são destinos que fazem parte do imaginário de praticamente todos os turistas em potencial (ASHWORTH, 1989, p.33).

Judd (2003) afirma que as ofertas de atividades culturais, de entretenimento e lazer são fundamentais, tanto para residentes quanto para visitantes, e que estes não consomem apenas os museus, salas de espetáculos e monumentos, e sim a “cena urbana” com seus espaços e experiências. Sassen e Roost (1999), por sua vez, argumentam que o turismo da atualidade não está focado em museus ou monumentos, e sim na mesma linha de Judd, na cena urbana adaptada ao turismo. Corroborando estas afirmações, Ferraz (2013) argumenta sobre a diversidade presente em ambientes urbanos:

Tidas como locais onde se podem encontrar ótimas oportunidades de trabalho e de negócios, excelentes universidades e centros médicos e uma programação cultural rica, as grandes cidades estão entre os destinos mais procurados por migrantes e turistas em todo o mundo. Isso porque, num mesmo espaço físico, as grandes cidades conseguem reunir diferentes atividades urbanas para variados grupos sociais com diversos propósitos (p.68).

Allis (2012) afirma que uma parcela significativa dos eventos culturais das grandes cidades é usufruída pelos locais, apresentando dados dos visitantes do Museu do Louvre em Paris (22% vindos da própria capital francesa entre os anos de 1995 e 1996) e dos museus da cidade de Londres (que no período de 1981 a 1996 obtiveram um volume de 29% dos visitantes provenientes da Grande Londres), ou seja, “isso nos leva a entender que, em qualquer cidade onde o turismo urbano seja uma estratégia, os públicos locais continuarão a representar importantes demandas para os atrativos turísticos” (ALLIS, 2012, p. 225) e que o turismo se estabelece de forma espontânea, devido à vida noturna e entretenimento em geral, e pode se estabelecer sem projetos urbanos focados à atração de fluxos turísticos estrangeiros. Vandermey (1984) destaca que o turismo urbano não sofre com a sazonalidade, como outras modalidades, e atrai turistas de motivações variadas, portanto sem associação com um perfil padronizado de visitantes.

Hayllar et al. (2008, p.517) desenvolveram o conceito de *precinct* ou área funcional turística para definir os locais da cena urbana onde ocorrem grandes concentrações de visitação turística, com características distintas em virtude do mix de atividades e do uso do território, com a agregação e/ou combinação de instituições culturais, restaurantes, vida noturna e eventos, patrimônio arquitetônico e conexões com grupos étnicos ou culturais, em um mesmo entorno da cidade. Nos maiores destinos turísticos urbanos há uma enorme gama de atrações acontecendo em um mesmo espaço, atividades que coexistem e reforçam a imagem da cidade, turisticamente.

Sobre o potencial de atratividade turística das grandes cidades, Vargas (2000) menciona a diversidade de eventos de lazer, profissionais, culturais, entretenimento e consumo que coexistem na paisagem urbana, com seus marcos referenciais de arquitetura e engenharia. Também relata a

possibilidade de leitura da história da sociedade em suas etapas de evolução social, a convivência com pessoas e locais díspares, e da possibilidade de entrar em contato com o desconhecido, com o estranhamento causado pela novidade e pela multiplicidade.

As grandes cidades têm por natureza um grande potencial de atratividade [...]. O grande desafio é tornar essa cidade mais hospitaleira, de forma a propiciar condições para que o visitante se sinta “em casa”, acolhido, e tenha vontade de permanecer por mais tempo na cidade [...], aliás, quanto mais tempo ele ficar melhor. Isso contribui para o aumento da receita gerada pelo turismo urbano e pode estimular a criação do vínculo entre visitante e lugar (FERRAZ, 2013, p.80).

Vargas (2001) desenvolveu o conceito “atrair-permanecer-retornar” aplicado ao espaço público e à vida urbana e baseado nas estratégias de comércio varejista para manutenção do negócio e fidelização do cliente. No meio urbano, os atrativos são as oportunidades e atividades desenvolvidas nas grandes cidades, a permanência é representada pela hospitalidade urbana e o retorno ocorre a partir do vínculo formado entre o indivíduo e o lugar, sendo uma boa experiência uma grande facilitadora de um potencial retorno no futuro. A autora argumenta que o desenvolvimento do turismo urbano deve ser pontuado através do lugar, onde os valores e significados se apresentam através da diversidade urbana, servindo de referência para a constituição do produto turístico.

Dentre os principais destinos de viagens do mundo estão as cidades globais, sendo estas grandes exemplos de turismo urbano. Na subseção seguinte será apresentado o conceito e a evolução histórica destas destinações turísticas e seu poder de influência sobre as demais cidades.

## 2.2 AS CIDADES GLOBAIS

A globalização não é um fenômeno atual, pois desde as primeiras trocas de conhecimento e de culturas podemos considerar as primeiras redes

de integração, onde as experiências e informações obtidas pelos viajantes eram compartilhadas, especiarias e produtos diversos foram comercializados e entraram na vida social de várias regiões diferentes. A cidade global formou-se pelo agrupamento de informações e finanças e pela sua articulação em redes. Sob a ótica de Milton Santos (2002, p.16), “todos os lugares são mundiais, mas não há um espaço mundial. Quem se globaliza, mesmo, são as pessoas e os lugares”.

A geógrafa Rosângela Silva Souza, em sua dissertação intitulada “Uma investigação sobre as teorias da cidade mundial, cidade global, cidade pós-moderna e sua relação com a cidade de São Paulo” faz uma pesquisa bibliográfica a respeito dos temas “cidade mundial” e “cidade global”, analisando autores que publicam sobre o tema desde o início do século XX. Conforme Souza (2008), o primeiro autor a utilizar a expressão cidade mundial foi Patrick Geddes em seu livro intitulado *Cities in Evolution*, publicado em 1915, no qual analisa a evolução extraordinária das comunicações da cidade de Nova York entre Boston, Filadélfia e outras cidades próximas, e a formação de uma megalópole em torno desta, relacionando o desenvolvimento à sua característica articuladora de espaços e sua concentração de poder econômico e político, essências basilares de uma cidade global. Também destaca que são necessários três aspectos para se garantir a sobrevivência social e o sucesso de uma cidade: a reorganização urbana regional, a preocupação ambiental (então devido à utilização do carvão como fonte energética nas indústrias instaladas dentro das cidades) e de uma nova organização industrial, que não podia ser totalmente interpretada naquele momento, mas tendo relação direta às novas tecnologias que surgiram no decorrer do século XX.

A autora também apresenta a pesquisa de Peter Hall, que em 1966 publicou o livro *The World Cities*, no qual aponta que o principal atributo de uma cidade global é o seu poder econômico, constituindo-se como centro bancário e monetário, além de possuir grandes equipamentos urbanos como aeroportos, hospitais, museus, universidades e bibliotecas, agregando assim talentos profissionais e concentrações de dinheiro. Também cita que a

presença de redes de televisão e rádio nas cidades globais faz com que estas sejam grandes centros de produção e distribuição de informações.

Souza (2008) faz menção ao trabalho “A cidade global e sua articulação ao sistema econômico global”, do geógrafo Arie Shachar que, em 1983, formou critérios para pesquisar e identificar as cidades globais: a centralização de sedes de empresas e corporações financeiras transnacionais, a concentração de investimentos estrangeiros e do sistema internacional de comunicações e os serviços socioculturais que dão suporte às elites transnacionais, focalizando nas questões econômicas.

Anthony King em seu livro intitulado *Global Cities: post-imperialism and the internacionalization of London* investiga grandes corporações financeiras do final do século XIX e início do século XX, como o Bank of London and South America (1862), o British Bank of South America (1863) e o Anglo-south American Bank (1888), todos sediados em Londres e citando diversos empreendimentos feitos em 1914 para a criação de diversas filiais pela América Latina, compreendendo cifras de mais de 14 bilhões de dólares. King (1991) relata que a propriedade mais inerente de uma cidade mundial é sua função de domínio global, e também sua maior característica geopolítica<sup>1</sup>. Identifica que elas são o ponto de conexão entre o território nacional e a economia global, e que a presença de corporações internacionais de finanças implica no aumento da elite com altas remunerações, maior presença das telecomunicações, produção e disseminação da cultura e rápida expansão econômica e concentração do capital. A partir destas considerações, o autor afirma que a cidade colonial estruturou a cidade mundial, relacionando o colonialismo com a globalização.

O conceito de cidade global foi apresentado pela primeira vez por Saskia Sassen, em 1991, em seu livro *“The global city: New York, London, Tokyo”*. Conforme Sassen (1991), estas cidades funcionam como centros de comando e organização econômico-mundial, locais-chave de empresas

---

<sup>1</sup> A geopolítica, segundo Vesentini (1986), é uma ciência de estudo interdisciplinar envolvendo questões sociais, políticas, geográficas e ecológicas, e refere-se às disputas de poder que influenciam tomadas de decisão das nações sobre o uso do território no âmbito mundial.

financeiras e serviços especializados, zonas de produção e mercado de inovação e produtos, impactando nas relações econômicas internacionais e também na forma urbana. Para a autora, as cidades globais da atualidade são administradoras da globalização, e não consequências da economia global, e são espaços de produção de ofícios especializados e de inovação centrados na internacionalização e na expansão da atividade financeira.

De acordo com Law (1993), a categoria cidade global pode ser relacionada à Teoria do Lugar Central, de Walter Christaller<sup>2</sup>, em que a área de influência destas cidades é, acima de tudo virtual, transpondo os seus limites geográficos e relacionando-se diretamente com outras urbes globais em primeiro nível, e em menor relevância com as cidades de seu entorno regional ou mesmo com o centro administrativo de seu país. Para Sassen (1991), as pessoas são atraídas pelo estilo de vida que as grandes cidades podem oferecer.

Analisando as novas realidades urbanas, para Castells (1999) a cidade global deve ser interpretada como um processo onde os centros de produção e de serviços avançados e as sociedades locais estão ao mesmo tempo conectados com sua região e com uma rede global de fluxos da informação, o que considerou como um desenvolvimento transcultural, baseando-se em conhecimento, constituídos em redes e distinguidos pelo domínio estrutural do espaço de fluxos.

Outro fator que merece ser destacado é a competitividade entre as grandes cidades, que disputam entre si a atração de recursos estrangeiros, grandes eventos (Olimpíadas, corridas automotivas internacionais, festivais de música, torneios desportivos...) ou empresas multinacionais, e o turismo entre eles ou como decorrência. Para Gunn e Van Wilderode (2004), a rivalidade entre cidades abrange investimentos na imagem e motiva benefícios tanto na política quanto no envolvimento da população. De acordo

---

<sup>2</sup> Pela ótica de Walter Christaller (1966), lugar central é um centro urbano que fornece variedades de bens e serviços a uma determinada área de influência ou região, aonde as pessoas vão ao encontro deste pela maior proximidade e diversidade de ofertas que ele dispõe. Os fornecedores, por sua vez, seguem um princípio econômico de maximização dos rendimentos, ou seja, reúnem-se neste centro para aumentar os lucros através da concentração hierárquica de comércio e serviços e atração de pessoas.

com Arantes et al. (2002), a cultura é considerada atualmente como indispensável para a governabilidade das cidades, pois através de projetos de revitalização de centros históricos ou de requalificação de áreas urbanas degradadas pode-se ingressar nesta competição para atrair visitantes com outras localidades.

Segundo Fainstein e Harloe (2003), cidades como Londres e Nova York são capitais da cultura e da produção de conhecimento e ímãs para o turismo global. Para os autores, ocorreram mudanças no sistema capitalista que influenciaram na importância das cidades globais, como a queda da indústria manufatureira aliada a um crescimento de outros sistemas flexíveis de produção, alterações nas comunicações e nos transportes, desenvolvimento de empresas, sistemas financeiros e serviços especializados localizados em grandes metrópoles como Londres e Nova York, parcerias público-privadas como instrumento de políticas públicas, e o turismo internacional surgindo como uma das demandas mais relevantes.

Carvalho (2011, p.26) descreve que, “com o desenvolvimento das tecnologias na área de telecomunicações, as cidades deixaram de concorrer em nível regional ou nacional, (...) facilitou a competição entre cidades fisicamente distantes, dando origem ao que se chama de Cidade Global”. Para Glaeser (2011), a concentração de empresas e de pessoas é um fenômeno propulsor para o surgimento das inovações. As grandes metrópoles hoje podem ser consideradas o topo do mundo; elas possuem a maior concentração das informações e do capital global, e o que acontece em torno delas inspira e influencia as pessoas de todos os continentes.

Como contraponto, também serão ponderados aspectos neoliberais motivados pelo crescimento econômico que impactam negativamente no desenvolvimento sociocultural. Assim sendo, devemos levar em conta que nem todos os aspectos que evidenciam uma cidade global são favoráveis a um desenvolvimento sustentável. A próxima subseção apresenta o uso desta influência e de reputação da globalização para usos que vão contra o que se propõe como o ideal de potencialidade urbana e de atração turística que será abordado nesta dissertação, demonstrando que não existe um modelo de

cidade a ser replicado, apontando estratégias que geram mais desigualdades socioculturais e também alternativas que podem servir de inspiração para possíveis projetos de urbanização e de turismo posteriores.

### 2.3 A CIDADE PLANEJADA PELAS MOTIVAÇÕES NEOLIBERAIS

[...] se a cidade é o mundo criado pelo homem, segue-se que também é o mundo em que ele está condenado a viver. Assim, indiretamente e sem nenhuma consciência bem definida da natureza de sua tarefa, ao criar a cidade o homem recriou a si mesmo (PARK, 1967, p.3).

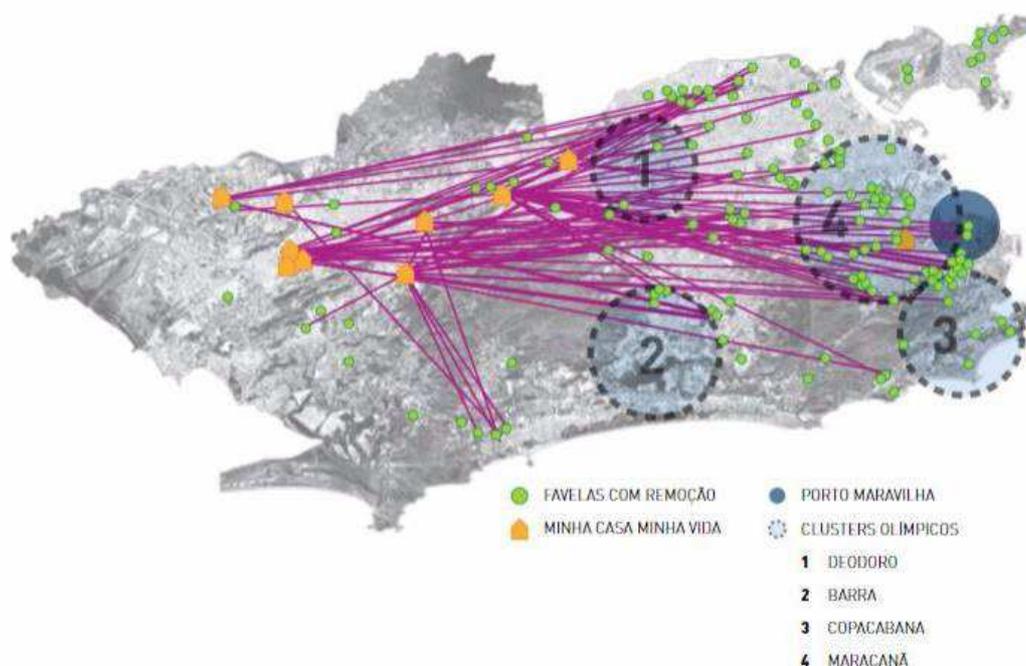
O referencial teórico, através de Lefebvre (1991) aponta que a concentração de pessoas gerou produção além da subsistência da população, e o controle desse excedente produzido na cidade acabou concentrando-se na mão de burgueses e industriais. A urbanização, na visão de Harvey (2014) sempre foi um fenômeno de classe de onde o capitalismo emergiu e, desde os tempos de Haussmann com a reconstrução de Paris a partir da década de 1850 utilizou-se de instituições de crédito e de investimentos financeiros para criar a paisagem da Cidade Luz, concentrando o consumo e absorvendo a mão-de-obra parisiense. “A urbanização capitalista tende perpetuamente a destruir a cidade como um comum social, político e habitável” (HARVEY, 2014, p.156). O desenvolvimento urbano de Nova York na década de 1940 também seguiu os mesmos moldes, e a expansão dos subúrbios ampliou também o consumo de eletrodomésticos, automóveis e petróleo.

Como em todas as fases anteriores, a expansão mais recente do processo de urbanização trouxe consigo mudanças incríveis no estilo de vida. A qualidade da vida nas cidades virou uma mercadoria, num mundo onde o consumismo, o turismo e as indústrias culturais e do conhecimento se tornaram aspectos importantes da economia urbana (HARVEY, 2008).

Segundo Faulhaber e Azevedo (2015), na cidade neoliberal, tudo vira mercadoria, inclusive a própria cidade. O Rio de Janeiro, aproveitando seu

protagonismo econômico e político pela conquista de sediar a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas no ano de 2016, desenvolveu um plano ousado de reestruturação da cidade, com estratégias de pacificação das suas periferias (espaciais e sociais) e novas alternativas de transporte que foram utilizadas como propostas de governo nem sempre de viés exclusivamente urbanístico. Os autores demonstram, através de dados técnicos, entrevistas com moradores e gráficos, que comunidades localizadas próximas de áreas destinadas à construção das estruturas olímpicas e de clusters turísticos consagrados e de novos pontos turísticos, como o Porto Maravilha, foram removidas para zonas mais afastadas. Projetos de mobilidade como o BRT<sup>3</sup> ficaram concentrados nas áreas turísticas e acessíveis ao parque olímpico e estádio do Maracanã, as novas unidades populares não sendo incorporadas no projeto de mobilidade urbana (fig. 1).

Figura 1 – Mapa das remoções de favelas e comunidades



Fonte: Faulhaber e Azevedo (2015, p.67).

<sup>3</sup> O BRT (*Bus Rapid Transit*), ou Transporte Rápido por Ônibus, é um sistema de transporte de passageiros com corredores exclusivos para a circulação dos coletivos. Foi criado por Jaime Lerner na administração de Curitiba em 1974. Fonte: <<http://www.brtbrasil.org.br>>. Acesso em: 25 set. 2017;

De acordo com Raquel Rolnik, professora de Arquitetura e Urbanismo da USP, nomeada na época relatora das Nações Unidas para o direito à Moradia Adequada:

Tínhamos ainda menos informação sobre os possíveis atingidos. Na medida em que corredores de ônibus, projetos de revitalização e outras intervenções iam sendo anunciados de forma aleatória, nunca era divulgado quantas pessoas seriam removidas, para onde iriam e quais as propostas, custos e fontes de financiamento para seu reassentamento (...), os próprios atingidos ficavam sabendo que teriam que deixar o lugar onde tinham construído suas vidas quando, ao chegar do trabalho, encontravam as letras SMH (Secretaria Municipal de Habitação) e um número pichados nas fachadas de suas casas (...). Além de obstáculo, a ausência de informações é também a primeira violação dos direitos humanos: a completa falta de transparência e participação foi a regra em questões que variam desde onde, como e quantos seriam os atingidos até as alternativas disponíveis para evitar remoções ou propiciar reassentamentos dignos (ROLNIK, 2015, p.11).

As remoções das favelas seriam, no discurso dos governantes, necessárias em prol da revitalização da cidade e valorização turística, porém o que não foi exposto nas declarações foram os interesses imobiliários de grandes empresas que apoiaram financeiramente as campanhas eleitorais, realizaram as obras e receberam as áreas das antigas comunidades para erguer novos empreendimentos imobiliários (FAULHABER E AZEVEDO, 2015). Os autores argumentam que os planejamentos urbanos, em casos como o do Rio de Janeiro, seguem os interesses ditados pelo capital, e ignoram o direito à moradia. É inquestionável o valor estético e a atratividade turística das obras de requalificação urbana no Rio de Janeiro, mas a questão a ser debatida é: as cidades desejam ter um desenvolvimento urbano e turístico tendo de pagar um preço tão alto para beneficiar algumas corporações específicas e desrespeitar os direitos de uma parcela de cidadãos?

Ao contrário da situação encontrada na capital fluminense, a cidade colombiana de Medellín transformou um cenário de violência associado aos narcotraficantes, colocando-a a cidade mais desigual e violenta do mundo, em locais de integração e valorização social. Conforme Ghione (2014, *online*), “dor e sofrimento provocaram a união de todas as forças sociais e políticas atrás do objetivo comum e supremo da convivência e da civilidade”. Simultaneamente, o turismo foi permeando entre as comunidades graças a

uma rede de teleféricos. As pessoas podem acessar o topo dos morros, onde se localizam as *comunas*, em torno de 20 minutos. Para Arismendi et al. (2017), o turismo impulsiona o desenvolvimento ambiental, cultural, econômico e social de Medellín. Foram projetadas estratégias inovadoras para promover a mobilidade urbana e possibilitam a circulação de moradores e turistas, que sobem as ladeiras em busca da cultura local (fig. 2).

O sistema de transporte público pode ser considerado o motor da transformação. Resolvido de forma criativa, com objetivo além do específico de transportar e integrar pessoas, mas também de estimular a cultura cidadã e a civilidade. A atual combinação entre trens elevados, ônibus em sistema BRT e Metrocable (teleféricos) constitui uma solução original adaptada às circunstâncias geográficas, complementada com sistemas de micro ônibus que acessam áreas mais remotas, e um sistema de bondes em vias de implantação. O programa urbano de acessibilidade inclui, naturalmente, o cuidado com as calçadas, um sistema integrado de ciclovias e até escadas rolantes para a Comunidade San Javier. A instalação de escadas rolantes para acesso às favelas surpreende pela originalidade e o poder de transformação social (GHIONE, *online*, 2014).

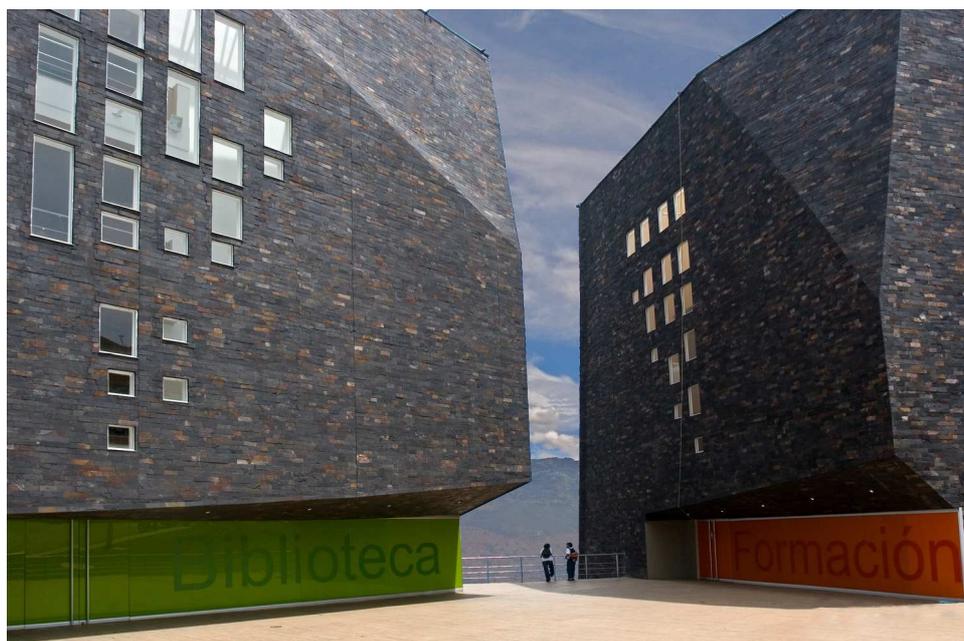
Figura 2 – Escadas rolantes urbanas de Medellín



Fonte: Ghione (2014).

Em 2014, Medellín ganhou o título de cidade mais inovadora do mundo pelo The Wall Street Journal e o Citigroup (GHIONE, 2014), e em 2016, a cidade recebeu o Lee Kuan Yew *World City Prize*<sup>4</sup>, o mais importante prêmio de urbanismo e desenvolvimento do mundo. Segundo o comitê avaliador, os planejamentos urbanísticos de longo prazo de continuidade contribuíram para desenvolver a economia, a segurança e a qualidade de vida dos habitantes. Nas comunidades foram criados parques bibliotecas (fig. 3) que levam o conhecimento, cultura e lazer para dentro das favelas, diminuindo o número de homicídios e ampliando a economia criativa na localidade. De acordo com Ghione (2014, *on-line*), “constituem hoje novas centralidades de transformação e desenvolvimento social e cultural [...]. Visitar os parques bibliotecas representa uma lição de cidadania, inclusão e desenvolvimento”.

Figura 3 – Parque Biblioteca España – Medellín



Fonte: Plataforma Arquitectura (2008)<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Lee Kuan Yew foi primeiro ministro na cidade de Singapura e, na década de 1960, desenvolveu uma reestruturação da cidade que a transformou de colônia subdesenvolvida a uma cidade global. Em sua homenagem foi criada a premiação para projetos urbanos inovadores. Fonte: <[https://www.leekuaneyewworldcityprize.com.sg/laureate\\_medellin.htm](https://www.leekuaneyewworldcityprize.com.sg/laureate_medellin.htm)>. Acesso em: 26 set. 2017.

<sup>5</sup> Disponível em: <<http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-6075/biblioteca-parque-espana-giancarlo-mazzanti>>. Acesso em: 25 set. 2017.

É importante frisar que o turismo em Medellín não tem sido prioridade nas administrações públicas (Arismendi et al., 2017), mas através da recuperação de espaços públicos e mobilidade urbana promovida para atender as demandas sociais começou a se manifestar e desenvolver rotas turísticas ligadas a eventos culturais, sociais, gastronomia, entre outros. Na visão dos autores, a cidade pode ser considerada um laboratório turístico em construção, através de um processo colaborativo e de interação da atividade turística local de motivações ambientais, culturais e sociais, possibilitando avanços tecnológicos e auxiliando a reconstrução das comunidades.

O sistema de mobilidade por cabos também foi implantado no Rio de Janeiro em 2011, mas diferente da cidade colombiana, a capital carioca desativou os serviços do Teleférico do Morro do Alemão em setembro de 2016 por falta de repasses do orçamento público<sup>6</sup>. As iniciativas públicas e privadas nas favelas do Rio de Janeiro não possibilitaram uma integração da comunidade com a atividade do turismo; pode-se dizer que o turismo surge espontaneamente e desenvolve-se sem o apoio governamental, e as atividades socioculturais que ocorrem nas comunidades são pouco incorporadas à oferta turística.

A questão não é atender as exigências da acumulação pela acumulação por parte da classe que se apropria da riqueza comum da classe que produz (...). Infelizmente, a ideia dos comuns (como o direito à cidade) vem sendo tão facilmente apropriada pelo poder político existente quanto o valor a ser extraído de um comum urbano atual o é pelos interesses imobiliários. A questão, portanto, é mudar tudo isso e descobrir maneiras criativas de usar os poderes do trabalho coletivo para o bem comum, e manter o valor produzido sob o controle dos trabalhadores que o produziram (HARVEY, 2014, p.168).

A finalidade deste tópico foi demonstrar, de forma sucinta, que a união entre o turismo e o urbano pode atender o tripé da sustentabilidade, beneficiando as pessoas, o planeta e gerando rentabilidade. No entanto, é

---

<sup>6</sup> Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2016/12/21/fechado-ha-3-meses-teleferico-do-alemao-e-exemplo-da-crise-financeira-do-rj.htm>>. Acesso em: 18 out. 2017. Até a presente data, a Secretaria de Transportes do Rio de Janeiro anunciava em seu site apenas que o serviço está temporariamente inoperante. Disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=1400288>>. Acesso em: 18 out. 2017.

necessário ter em mente que o uso do planejamento de uma cidade pode mascarar os verdadeiros interesses dos idealizadores do projeto ou de seus financiadores, e esta é uma realidade que atinge a todas, independentemente de sua localização geográfica.

O próximo capítulo apresenta a investigação realizada em torno dos índices desenvolvidos para mensurar as cidades globais e comparar suas particularidades.

### 3 OS ÍNDICES DE CIDADES GLOBAIS

Segundo a empresa Jones Lang Lasalle – JLL (2015), os índices são uma ferramenta essencial para estabelecer um conhecimento sobre o desenvolvimento das cidades, criar comparativos entre as urbes, suas ofertas de competitividade e suas estratégias para o futuro. A consultoria, com sede em Londres, que trabalha principalmente com gestão de investimentos imobiliários e serviços, fez um levantamento de 200 relatórios de desempenho das cidades globais e apontou quais os tópicos principais que cada índice aborda, considerando os novos estudos globais a partir de 2013 (Quadro 01).

Quadro 1 – Relação de índices das cidades globais até 2015

| TIPO                               | NÚMERO DE ÍNDICES | QTD. DESDE 2013 |
|------------------------------------|-------------------|-----------------|
| Oferta global por completo         | 8                 | 1               |
| Negócios, finanças e investimento  | 29                | 2               |
| Crescimento económico e desempenho | 16                | 2               |
| Qualidade de vida                  | 40                | 13              |
| Marca, reputação e influência      | 23                | 10              |
| Infra-estrutura e Transporte       | 24                | 4               |
| Cultura e estilo de vida           | 10                | 2               |
| Conhecimento, talento e inovação   | 22                | 4               |
| Meio ambiente e sustentabilidade   | 20                | 4               |
| Custo e acessibilidade             | 8                 | 1               |
| <b>Total</b>                       | <b>200</b>        | <b>43</b>       |

Fonte: Do Autor, adaptado de JLL (2015)

De acordo com o relatório da JLL pode-se verificar que são diversos os fatores pesquisados para determinar o grau de atratividade das cidades globais, e que os principais pontos que estão sendo analisados são, em ordem de maior quantidade, a qualidade de vida, os aspectos econômicos e financeiros e sobre a marca e influência das cidades. As pesquisas a partir do ano de 2013 têm sido direcionadas principalmente para as temáticas da qualidade de vida e reputação e influência da marca das cidades mundiais, demonstrando que os relatórios atuais procuram desenvolver seus estudos para tecnologia, produtividade e nas questões socioambientais, com menos ênfase na economia e influências bancárias.

É importante relatar que os documentos e pesquisas desenvolvidos buscam informações de outros índices e focalizam nas características que mais interessam à sua investigação, deste modo a classificação altera muito de acordo as propriedades selecionadas como prioridade.

Para o presente estudo foi desenvolvido um levantamento infométrico<sup>7</sup> em diversas bases de dados disponibilizados *on-line* por consultorias e agências especializadas para determinar quais são os rankings de cidades globais existentes, e a pesquisa sendo desafiada pela seguinte questão: quais são os critérios utilizados para definir certas cidades globais como as mais relevantes do mundo?

### 3.1 OS PRIMEIROS ÍNDICES GLOBAIS – FRIEDMANN, TAYLOR E GAWC

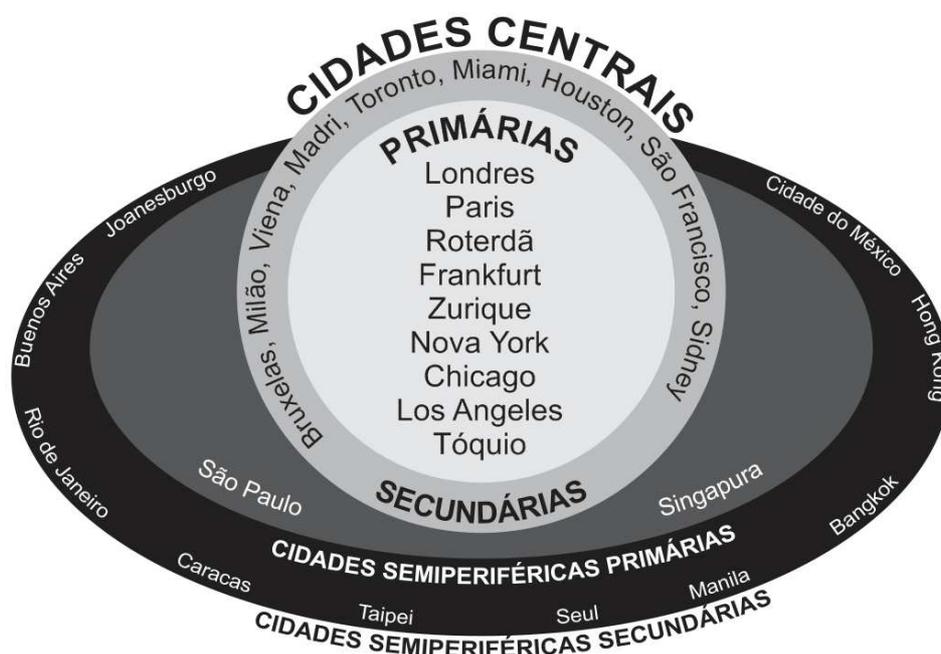
Um dos primeiros estudos sobre a classificação das cidades globais foi o artigo “*The World City Hypothesis*” realizado no ano de 1986 pelo urbanista John Friedmann. Através de hipóteses, o autor busca pesquisar e analisar as cidades mundiais oferecendo uma base inicial de investigação política a respeito da divisão internacional do trabalho e sua organização espacial, relacionando os processos urbanizadores com os poderes econômicos globais. Friedmann (1986) elaborou uma lista de trinta cidades mundiais,

---

<sup>7</sup> **Infometria** – “O estudo da aplicação de métodos matemáticos para os objetos da ciência da informação” (Nacke, 1979, p 220).

dividindo-as em dois grandes grupos (centrais e semiperiféricos) com duas subdivisões (primárias e secundárias). Os critérios de seleção foram a capacidade de concentração de sedes de empresas transnacionais, de crescimento no setor de serviços, de importantes centros industriais e financeiros, de pontos nodais de transporte e de tamanho da população (fig.4).

Figura 4 – Ranking das cidades Mundiais segundo Friedmann (1986)



Fonte: Do Autor, adaptado de FRIEDMANN (1986).

Na hierarquia proposta pelo autor, a classificação segue critérios do Banco Mundial, mas, por se tratar de um dos primeiros rankings, a divisão entre as classes ficou muito ampla. Ao definir a densidade demográfica como um dos fatores a influenciar na definição das primeiras posições, demonstrou que os critérios escolhidos não se encaixam plenamente na definição de cidades globais da atualidade. De qualquer forma, a investigação de Friedmann foi importante para instigar novas classificações e critérios mais adequados.

Em 2000, Peter Taylor fez um estudo intitulado “*World cities and territorial states under conditions of contemporary globalization*” descrevendo as relações entre 55 metrópoles, interpretando a globalização como uma das

muitas tendências identificadas na mudança social contemporânea, encolhendo as distâncias através da tecnologia. Conforme o autor, os primeiros estudos sociais em nível global iniciaram na década de 1970, analisando corporações multinacionais com maior poder financeiro do que muitos países. A pesquisa foi realizada em uma rede de escritórios que atendiam 69 corporações em mais de 263 cidades nos setores de contabilidade, publicidade, bancário e direito, e a partir desta desenvolveu-se um inventário das cidades mundiais com uma escala que varia de 1 a 12 (fig.5) e classificou 55 cidades mundiais e apontou 67 cidades com evidências para se tornar uma cidade global.

Figura 5 – Ranking das cidades Mundiais segundo Taylor (2000)



Fonte: Do Autor, adaptado de Taylor (2000).

Os estudos determinaram que as cidades de mesma classificação indicadas têm o mesmo grau de importância, contudo, desta forma generalizam suas características. As investigações foram realizadas por um

grupo de pesquisas chamado *Globalization and World Cities Research Network* (GaWC), formado por geógrafos, sociólogos, economistas e urbanistas (do qual o próprio Taylor também faz parte), e foram importantes pelo pioneirismo no tema, diferenciando as megacidades das cidades globais, identificando não é uma questão de proporção das cidades, e sim de sua soberania nas relações econômicas internacionais. No período em que foi publicado, o artigo ainda estava em fase de implantação, e suas análises necessitavam de maiores dados quantitativos e qualitativos. No entanto, a partir do ano de 2008, seus dados começaram a ganhar maior relevância, devido ao aumento de informações.

A GaWC é uma rede internacional sediada na Universidade de Loughborough, de Liverpool, fundada por John Friedmann, Manuel Castells, Nigel Thrift, Peter Hall e Saskia Sassen, e pesquisa sobre as relações entre as cidades mundiais, avaliando logística, política urbana, sustentabilidade e transações internacionais, medindo sua influência e conexão com os mercados globais, cultura e inovação, critérios que distinguem as megacidades das cidades globais. Desde o ano 2000 vem determinando através de uma união de dados sobre os serviços do capital global quais são as cidades globais mais relevantes do planeta (fig. 6).

Figura 6 – GaWC – Área de influência das cidades globais pelo mundo



OBS: Cidades Alfa em vermelho, cidades Beta em verde e cidades Gama em azul nos mapas  
 Fonte: Do autor, adaptado de GaWC (2010)<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Disponível em: <<http://www.lboro.ac.uk/gawc/visual/globalcities2010.pdf>>. Acesso em: 08 jul. 2016.

Segundo a própria instituição, este procedimento adotado tem relação direta com a Teoria do Lugar Central de Christaller (1966), em que o modelo GaWC pode ser denominado “teoria dos fluxos centrais”. Na classificação proposta pelo grupo multidisciplinar (fig. 7), as cidades globais foram divididas segundo a sua influência econômica e geração de conhecimento informacional, originando três grandes divisões: cidades Alfa, Beta e Gama, com destaque para Londres e Nova York no topo da lista (denominadas Alfa++).

Figura 7 – Ranking GaWC de Cidades Globais

|                        |                   |             |                     |                  |
|------------------------|-------------------|-------------|---------------------|------------------|
| <b>CIDADES ALFA ++</b> | Londres           |             | Nova York           |                  |
| <b>CIDADES ALFA +</b>  | Hong Kong         | Tóquio      | Paris               | Beijing          |
|                        | Singapura         | Sidney      | Xangai              | Dubai            |
| <b>CIDADES ALFA</b>    | Chicago           | Frankfurt   | Cid. do México      |                  |
|                        | Mumbai            | Toronto     | Amsterdã            |                  |
|                        | Milão             | Los Angeles | Kuala Lumpur        |                  |
|                        | São Paulo         | Madri       | Bruxelas            |                  |
| <b>CIDADES ALFA-</b>   | Seul              | Zurique     | Bangkok             |                  |
|                        | Joanesburgo       | Varsóvia    | Boston              |                  |
|                        | Buenos Aires      | Washington  | Dublin              |                  |
|                        | Viena             | Melbourne   | Taipei              |                  |
|                        | São Francisco     | Deli Praga  | Munique             |                  |
|                        | Istambul          | Miami       | Estocolmo           |                  |
|                        | Jacarta           | Barcelona   | Atlanta             |                  |
| <b>CIDADES BETA +</b>  | Bangalore         | Düsseldorf  | Budapeste           |                  |
|                        | Lisboa            | Atenas      | Berlim              |                  |
|                        | Copenhague        | Roma Cairo  | Cidade do Cabo      |                  |
|                        | Roma              | Manila      | Luxemburgo          |                  |
|                        | Guangzhou         | Lima Kiev   | Houston             |                  |
|                        | Dallas            | Filadélfia  | Bucareste           |                  |
|                        | Hamburgo          | Tel Aviv    | Beirute             |                  |
| <b>CIDADES BETA</b>    | Hô Chi Minh       | Vancouver   | Karachi             |                  |
|                        | Bogotá            | Chennai     | Doha                |                  |
|                        | Auckland          | Manchester  | Casablanca          |                  |
|                        | Montevideu        | Oslo        | Stuttgart           |                  |
|                        | Caracas           | Brisbane    | Rio de Janeiro      |                  |
|                        | Riad              | Helsinque   | Genebra             |                  |
| <b>CIDADES BETA-</b>   | Cid. da Guatemala | Nairobi     | Riga                | San Diego        |
|                        | Lyon              | Cleveland   | Port Louis          | Amã              |
|                        | Cid. do Panamá    | Lagos       | Detroit             | Antuérpia        |
|                        | San Jose          | Abu Dhabi   | Calgary             | Manama           |
|                        | Bratislava        | Seattle     | Denver              | Birmingham (GBR) |
|                        | Mineápolis        | Hanoi       | Perth               | Nicosia          |
|                        | Tunis             | Sofia       | Calcutá             | Quito            |
| <b>CIDADES GAMA +</b>  | Zagreb            | Durban      | São Petersburgo     | Guayaquil        |
|                        | Lahore            | St. Louis   | Santo Domingo       | Baltimore        |
|                        | Jeddah            | Islamabad   | Georgetown (Cayman) | San Salvador     |
|                        | Glasgow           | Guadalajara | Vilnius             | Ancara           |
|                        | San Juan          | Leeds       | Tailinn             | Belfast          |
|                        | Marseilha         | Baku        | Raleigh             | San Jose         |
| <b>CIDADES GAMA-</b>   | Nantes            | Algers      | Columbus            | Ahmedabad        |
|                        | Tianjin           | Gotemburgo  | Utrecht             | Assunção         |
|                        | Acra              | Porto       | Oriando             | Kansas City      |
|                        |                   |             |                     | Sevilha          |
|                        |                   |             |                     | Turim            |
|                        |                   |             |                     | Dar Es Salaam    |
|                        |                   |             |                     | Portland         |
|                        |                   |             |                     | Cracóvia         |
|                        |                   |             |                     | Manágua          |

Fonte: Do Autor, adaptado de GaWC (2010)<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Disponível em: <<http://www.lboro.ac.uk/gawc/visual/globalcities2010.pdf>>. Acesso em: 08 jul. 2016.

## 3.2 VISIBILIDADE E ATRATIVIDADE GLOBAL: AS CIDADES DESCRITAS EM ÍNDICES INFOMÉTRICOS

Os índices são fundamentais para constituir o conhecimento que é desenvolvido nas cidades, permitindo que, a partir deles, se façam comparativos e aferir sua competitividade (JLL, 2015). Para tanto, este trabalho buscou padronizar os dados disponibilizados pelos diferentes rankings e, desta forma, criar um novo índice a partir dos relatórios pesquisados. Gastal e Osmaïnschi (2017) desenvolveram um estudo analisando diversos índices de cidades globais, no qual foi estabelecida uma metodologia para uniformizar os dados e desenvolver um índice global com a compilação das informações apuradas.

Dentro do levantamento infométrico realizado, diversas classificações não apresentaram uma metodologia explícita sobre a elaboração do ranking, sem uma pontuação ou uma explicação de como se chegou ao resultado da pesquisa. Portanto, estes artigos ou relatórios não foram considerados, por não se ter acesso aos pressupostos teóricos ou métodos. Em cada estudo todos os resultados foram padronizados em proporção (na escala de 1 a 100 pontos) para que os índices pudessem ser mensurados, e apresentadas as primeiras 10 cidades de cada ranking. Através de uma ordem cronológica, foram selecionados doze estudos realizados entre 2012 e 2016, avaliando as metodologias aplicadas e os fatores definidos para os ranqueamentos propostos por cada instituição. A seguir serão apresentados os doze estudos elencados em ordem cronológica, avaliando suas propostas metodológicas e os critérios utilizados para as classificações.

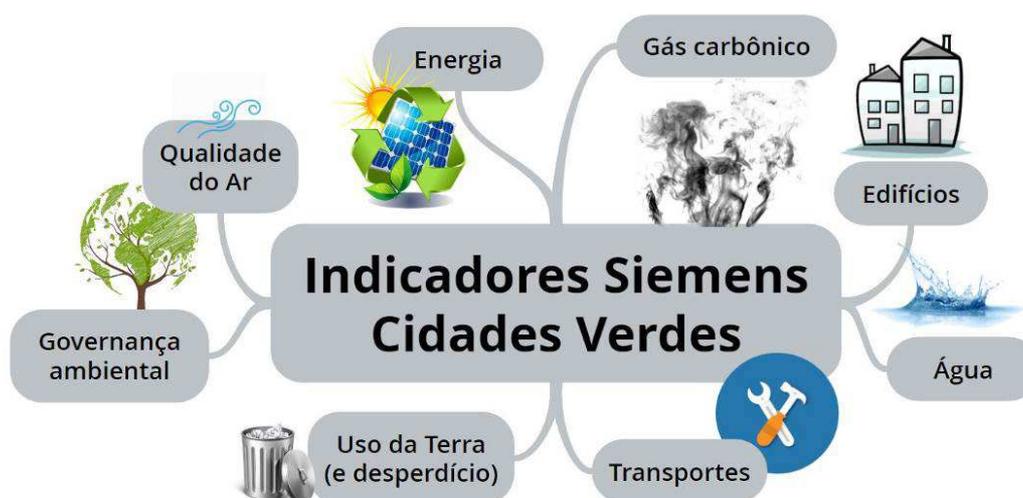
### 3.2.1 Estudos realizados em 2012 – Siemens e UN-Habitat

A Siemens S.A., especializada na inovação em tecnologia de telecomunicações e geração de energia, elaborou o Índice de Cidades Verdes no ano de 2012. Através do setor de infraestrutura e cidades, a empresa alemã apontou cinco desafios urbanos: o descontrole da expansão urbana, a influência nas mudanças climáticas, a poluição ambiental, o trânsito e o uso impróprio dos recursos naturais. Abrangendo mais de 120 cidades, a

pesquisa objetivou traçar um panorama da sustentabilidade ambiental urbana em cidades globais, e foi realizada em conjunto com a corporação global *Economist Intelligence Unit* (EIU), onde foram selecionadas as principais capitais e cidades relevantes por sua densidade demográfica e relevância internacional como centro de negócios.

Foram mensurados 16 indicadores quantitativos e 14 qualitativos, e criadas oito categorias de análise: governança ambiental (para verificar as ações ambientais, as políticas de gestão ambiental e a participação pública), qualidade do ar (medindo as quantidades de partículas de material, níveis de dióxido de nitrogênio e dióxido de enxofre, a camada de ozônio e as políticas de limpeza do ar), energia (conferindo o consumo de energia elétrica e de energias renováveis, além de políticas de energias limpas e eficientes), gás carbônico (aferindo os níveis de CO<sub>2</sub> emitidos e sua intensidade, além de estratégias para a sua redução), edifícios (constatando os prédios que utilizam normas de eficiência energética e iniciativas para o desenvolvimento de edifícios sustentáveis), água (avaliando as políticas de eficiência e tratamento, o consumo de água e os vazamentos no sistema de abastecimento), transportes (com as iniciativas para o uso de transportes alternativos, o dimensionamento das redes de transporte verde e políticas para reduzir os congestionamentos) e o uso da terra (medindo a produção e reciclagem de resíduos urbanos e as políticas para a redução de resíduos e para o uso das áreas verdes), nos quais foi possível identificar as intenções de cada cidade em qualificar o desempenho ambiental (fig. 8).

Figura 8 – Indicadores Siemens de Cidades Verdes



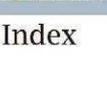
Fonte: Do Autor, adaptado de Siemens (2012)<sup>10</sup>.

O relatório assinala dados importantes sobre a sustentabilidade ambiental em áreas urbanas, onde as informações foram compiladas por continentes, porém a categorização em números foi desenvolvida somente na América do Norte e Europa, com destaque para as cidades escandinavas (tab.1). Na Ásia, somente Singapura se destacou na pesquisa, não houve nenhuma menção às cidades africanas e na Oceania a pesquisa não foi aplicada. Na América Latina, a única cidade que ficou acima das expectativas de sustentabilidade urbana foi Curitiba, onde a capital paranaense é lembrada por seu eficiente sistema de transporte público, reduzindo a emissão de gás carbônico, e por sua gestão de resíduos e qualidade do ar.

Apesar de sua relevância, o estudo da Siemens possui limitações geográficas, e não permite um comparativo entre todas as cidades investigadas; portanto não pode, no entendimento deste trabalho, ser considerado global.

<sup>10</sup> Disponível em:  
 <[https://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex\\_international/all/en/pdf/gci\\_report\\_summary.pdf](https://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/gci_report_summary.pdf)>. Acesso em : 19 jul. 2016.

Tabela 1 – Ranking Siemens – Índice Cidades Verdes

|   |   |                        |       |
|---|---|------------------------|-------|
|  |  | <b>1</b> Copenhague    | 87,10 |
|  |  | <b>2</b> Estocolmo     | 86,65 |
|  |  | <b>3</b> Oslo          | 83,98 |
|  |  | <b>4</b> São Francisco | 83,80 |
|  |  | <b>5</b> Viena         | 83,34 |
|  |  | <b>6</b> Amsterdã      | 83,03 |
|  |  | <b>7</b> Zurique       | 82,31 |
|  |  | <b>8</b> Vancouver     | 81,30 |
|  |  | <b>9</b> Helsinque     | 79,29 |
|  |  | <b>10</b> Nova York    | 79,20 |

Fonte: Do Autor, adaptado de Siemens (2012)<sup>11</sup>.

Neste mesmo ano, a Organização das Nações Unidas – ONU (United Nations – UN), através de seu programa para os assentamentos humanos (UN-Habitat), voltado para as questões sociais urbanas, desenvolveu um índice para classificar a prosperidade urbana das cidades globais, definida pela agência como uma construção social relacionada a um desenvolvimento harmônico e equilibrado em um ambiente de justiça e igualdade. Para tanto, foi proposta uma sistematização dos dados chamada de Roda da Prosperidade Urbana (fig. 9).

Figura 9 – Roda da Prosperidade Urbana



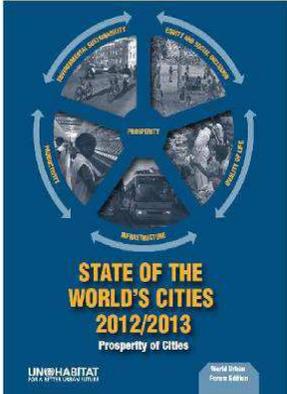
Fonte: Do Autor, adaptado de UN-Habitat (2012)<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Disponível em: <[https://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex\\_international/all/en/pdf/gci\\_report\\_summary.pdf](https://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/gci_report_summary.pdf)>. Acesso em : 19 jul. 2016

Formada por cinco dimensões de análise – produtividade, qualidade de vida, infraestrutura, sustentabilidade ambiental e equidade e inclusão social, a roda da prosperidade urbana gera interações políticas e favorece ao crescimento mútuo das categorias, com progressos na educação, na saúde e de encontro aos índices de desenvolvimento humano (IDH). Para a agência, uma cidade próspera colabora para o crescimento econômico oferecendo empregos e oportunidades para todos, possui redes de água e saneamento adequadas, preocupa-se com a mobilidade e a conectividade, investindo em comunicação e tecnologia da informação, qualifica os espaços públicos para expandir a segurança, a identidade cívica e a coesão social, reduz a pobreza e resguarda os direitos das minorias e da igualdade de gênero, e protege o patrimônio natural e o meio ambiente.

O estudo analisou 69 centros urbanos, e indica que cidades prósperas podem ser grandes ou pequenas, mas evidenciou as cidades globais, com Viena, Nova York, Toronto, Londres e Estocolmo no topo do ranking (tab.2).

Tabela 2 – Ranking UN-Habitat – Índice de Prosperidade Urbana

|   |                    | TOTAL   | PRODUTIV. | QD. VIDA | INFRAEST. | SUSTENT. | EQUIDADE |       |
|---|--------------------|---|-----------|----------|-----------|----------|----------|-------|
|  | <b>1</b> Viena     |  | 0.925     | 0.939    | 0.939     | 0.996    | 0.932    | 0.883 |
|   | <b>2</b> Nova York |  | 0.825     | 0.940    | 0.940     | 0.994    | 0.941    | 0.502 |
|   | <b>3</b> Toronto   |  | 0.890     | 0.874    | 0.874     | 0.997    | 0.963    | 0.733 |
|   | <b>4</b> Londres   |  | 0.904     | 0.923    | 0.923     | 0.997    | 0.920    | 0.793 |
|   | <b>5</b> Estocolmo |  | 0.898     | 0.896    | 0.896     | 0.995    | 0.921    | 0.767 |
|   | <b>6</b> Helsinque |  | 0.924     | 0.890    | 0.890     | 0.997    | 0.944    | 0.890 |
|   | <b>7</b> Dublin    |  | 0.913     | 0.901    | 0.901     | 0.996    | 0.958    | 0.850 |
|   | <b>8</b> Oslo      |  | 0.924     | 0.870    | 0.870     | 0.997    | 0.939    | 0.903 |
|   | <b>9</b> Paris     |  | 0.897     | 0.895    | 0.895     | 0.996    | 0.895    | 0.788 |
|   | <b>10</b> Tóquio   |  | 0.905     | 0.850    | 0.850     | 0.989    | 0.936    | 0.928 |

Fonte: Do Autor, adaptado de UN-Habitat (2012)<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Disponível em: <<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/745habitat.pdf>>. Acesso em: 19 jul. 2016.

<sup>13</sup> Disponível em: <<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/745habitat.pdf>>. Acesso em: 19 jul. 2016.

### 3.2.2 Estudos realizados em 2014 – PriceWaterhouseCoopers e Economist Intelligence Unit

A empresa londrina de assessoria tributária e empresarial PriceWaterhouseCoopers (PWC) atua no mercado desde 1849, e possui escritórios em 157 países. Em 2014 realizou a pesquisa intitulada *Cities of Opportunity*, apontando a classificação das trinta cidades mais relevantes em comércio e cultura, tecnologia e inovação, finanças, educação e acessibilidade global, e considerando estes fatores essenciais para que uma cidade seja sustentável e com qualidade de vida. Utilizaram dados de organizações globais como o Fundo Monetário Internacional, Banco Mundial, agências de estatística e de pesquisa comercial, e compilados em dez indicadores: três indicadores relacionados à inovação, pesquisa e acesso global – capital intelectual e inovação, tecnologia e cidade porta de entrada (*city gateway*) –, quatro dos indicadores propostos são focados em qualidade de vida e mobilidade – transporte e infraestrutura; saúde, segurança e proteção; habitabilidade e sustentabilidade ambiental – e três indicadores econômicos – facilidade em fazer negócios, custos e despesas e economia (fig. 10).

Figura 10 – Indicadores PWC Cities of Opportunity

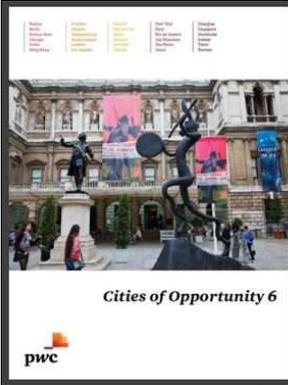


Fonte: Do Autor, adaptado de PWC (2014)<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Disponível em: <<http://www.pwc.com/us/en/cities-of-opportunity/2014/assets/cities-of-opportunity-2014.pdf>>. Acesso em: 12 jul. 2016.

A pesquisa afirmou que o tamanho de uma cidade não é determinante para que ela seja considerada global, e sim a capacidade de atrair pessoas através da cultura, educação, tecnologia e turismo. Os resultados apontam Londres no topo da lista, destacando-se na atração de empresas e corporações internacionais, avanços e investimentos em tecnologia e economia. Nova York, em segundo lugar, e Singapura, em terceiro, ficaram muito próximos na classificação, e apesar da cidade-estado oriental ser a melhor ranqueada em infraestrutura e esporte e na facilidade de fazer negócios, no geral a metrópole norte-americana acumulou mais pontos no geral. Dentre as dez primeiras cidades classificadas, Estocolmo e Sidney também ficaram no primeiro lugar em dois indicadores (tab. 3).

Tabela 3 – Ranking PWC – Índice Cidades de Oportunidades



|           |               | CAPITAL INTELLECTUAL E INOVAÇÃO   | TECNOLOGIA | CIDADE PORTA DE ENTRADA | TRANSPORTE E INFRAESTRUTURA | SAÚDE, SEGURANÇA E PROTEÇÃO | SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL | HABILABILIDADE | ECONOMIA | FACILIDADE DE FAZER NEGÓCIOS | CUSTOS DESPESAS | TOTAL |             |
|-----------|---------------|---|------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------|----------|------------------------------|-----------------|-------|-------------|
| <b>1</b>  | Londres       |  | 200        | 107                     | 172                         | 112                         | 112                        | 79             | 141      | 118                          | 173             | 76    | <b>1290</b> |
| <b>2</b>  | Nova York     |  | 186        | 98                      | 137                         | 95                          | 110                        | 89             | 119      | 114                          | 194             | 93    | <b>1235</b> |
| <b>3</b>  | Singapura     |  | 148        | 91                      | 153                         | 139                         | 112                        | 71             | 133      | 95                           | 219             | 69    | <b>1230</b> |
| <b>4</b>  | Toronto       |  | 190        | 73                      | 98                          | 118                         | 130                        | 106            | 123      | 90                           | 182             | 105   | <b>1215</b> |
| <b>5</b>  | São Francisco |  | 195        | 96                      | 109                         | 89                          | 113                        | 112            | 136      | 92                           | 167             | 102   | <b>1211</b> |
| <b>6</b>  | Paris         |  | 204        | 75                      | 143                         | 114                         | 108                        | 116            | 128      | 107                          | 142             | 59    | <b>1196</b> |
| <b>7</b>  | Estocolmo     |  | 192        | 105                     | 96                          | 111                         | 132                        | 121            | 126      | 77                           | 158             | 73    | <b>1191</b> |
| <b>8</b>  | Hong Kong     |  | 158        | 100                     | 151                         | 99                          | 86                         | 63             | 133      | 91                           | 197             | 78    | <b>1156</b> |
| <b>9</b>  | Sidney        |  | 181        | 71                      | 119                         | 80                          | 130                        | 121            | 142      | 82                           | 146             | 81    | <b>1153</b> |
| <b>10</b> | Chicago       |  | 174        | 86                      | 93                          | 91                          | 112                        | 96             | 119      | 78                           | 167             | 117   | <b>1133</b> |

Fonte: Do Autor, adaptado de PWC (2014)<sup>15</sup>.

A instituição inglesa *Economist Intelligence Unit* (EIU), fundada em 1946, é especializada em pesquisas e produção de relatórios e projeções

<sup>15</sup> Disponível em: <<http://www.pwc.com/us/en/cities-of-opportunity/2014/assets/cities-of-opportunity-2014.pdf>>. Acesso em: 12 jul. 2016.

econômicas de cidades e nações. No ano de 2014, a EIU avaliou as condições de habitabilidade das cidades globais. Investigando 140 cidades, a pesquisa avaliou 30 fatores qualitativos e quantitativos, agrupados em cinco indicadores (fig. 11): assistência médica (conferindo a disponibilidade e qualidade dos serviços de saúde, tratamentos e políticas de erradicação das drogas), cultura e meio ambiente (medindo os níveis de corrupção e censura, condições meteorológicas, disponibilidades culturais e de serviços de meios de hospedagem e de serviços), educação (aferindo a qualidade da educação pública e privada, e a acessibilidade da população), estabilidade (relacionando aspectos sobre a segurança, violência e crimes e ameaças de terrorismo) e infraestrutura (considerando os aspectos das redes rodoviárias e transportes públicos, fornecimento de água e luz e telecomunicações e as condições das moradias).

Figura 11 – Indicadores EIU de Habitabilidade



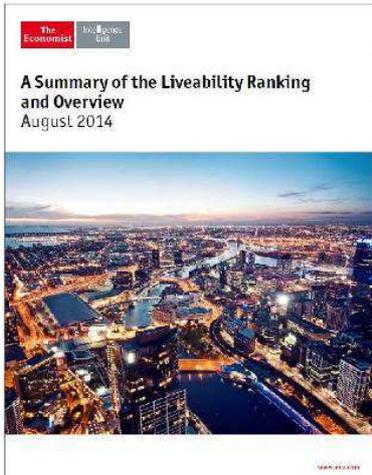
Fonte: Do Autor, adaptado de EIU (2014)<sup>16</sup>.

O ranking indicou, entre as primeiras dez posições, quatro cidades australianas (Melbourne, Adelaide, Sidney e Perth) e três canadenses (Vancouver, Toronto e Calgary), e pode assinalar um direcionamento da pesquisa para estes países. Segundo a EIU, estas localidades ficaram em

<sup>16</sup> Disponível em: <[http://pages.eiu.com/rs/eiu2/images/Liveability\\_rankings\\_2014.pdf](http://pages.eiu.com/rs/eiu2/images/Liveability_rankings_2014.pdf)>. Acesso em: 09 ago. 2016

evidência por apresentar densidades populacionais entre 2,88 e 3,40 pessoas por km<sup>2</sup>, enquanto cidades como Hong Kong possuem mais de 25 mil pessoas por quilômetro quadrado. Dentre as primeiras cidades classificadas, Viena possui 100 pessoas por Km<sup>2</sup>, mas com uma população de 1,7 milhões de habitantes é considerada pequena comparada a centros urbanos como Paris e Londres (tab. 4).

Tabela 4 – Ranking EIU – Índice de Habitabilidade Urbana

|  |           |           |       |   |
|--|-----------|-----------|-------|---|
|  | <b>1</b>  | Melbourne | 97,50 |    |
|  | <b>2</b>  | Viena     | 97,40 |    |
|  | <b>3</b>  | Vancouver | 97,30 |    |
|  | <b>4</b>  | Toronto   | 97,20 |    |
|  | <b>5</b>  | Adelaide  | 96,60 |    |
|  | <b>6</b>  | Calgary   | 96,60 |    |
|  | <b>7</b>  | Sidney    | 96,10 |   |
|  | <b>8</b>  | Perth     | 96,00 |  |
|  | <b>9</b>  | Auckland  | 95,90 |  |
|  | <b>10</b> | Helsinque | 95,70 |  |

Fonte: Do Autor, adaptado de EIU (2014)<sup>17</sup>.

### 3.2.3 Estudos realizados em 2015 – 2Thinknow, Arcadis, Mastercard e MMF

O *Innovation Cities Index* foi desenvolvido pela agência australiana 2Thinknow, analisando cidades com potencialidades de inovação econômica e mercados relevantes em crescimento econômico. O estudo abrangeu 162 critérios que foram agrupados em três indicadores (fig. 12): ativos culturais (onde são avaliados os aspectos artísticos e desportivos), infraestrutura humana (considerando habitabilidade e oportunidades, capital humano, inovação socioeconômica e mobilidade para empresas, finanças e saúde) e redes de informações e mercado (avaliando aspectos financeiros e de telecomunicações).

<sup>17</sup> Disponível em: <[http://pages.eiu.com/rs/eiu2/images/Liveability\\_rankings\\_2014.pdf](http://pages.eiu.com/rs/eiu2/images/Liveability_rankings_2014.pdf)>. Acesso em: 09 ago. 2016

Figura 12 – Indicadores 2Thinknow de cidades inovadoras



Fonte: Do Autor, adaptado de 2Thinknow (2015)<sup>18</sup>.

Os dados da agência são atualizados constantemente. Em 2015, Londres e São Francisco, com a atração de empresas e instituições de ensino e tecnologia, ficaram nas primeiras posições, mas as dez primeiras classificadas ficaram muito próximas nas pontuações (tab. 5).

Tabela 5 – Ranking 2Thinknow – Índice Cidades Inovadoras

| Innovation Cities™ Index 2015 : Global |  |
|--|--|
| <b>1</b>                               | Londres 57        |
| <b>2</b>                               | São Francisco 56  |
| <b>3</b>                               | Viena 56          |
| <b>4</b>                               | Boston 56         |
| <b>5</b>                               | Seul 55           |
| <b>6</b>                               | Nova York 55      |
| <b>7</b>                               | Amsterdã 55       |
| <b>8</b>                               | Singapura 54      |
| <b>9</b>                               | Paris 54          |
| <b>10</b>                              | Tóquio 54         |

Fonte: Do Autor, adaptado de 2Thinknow (2015)<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Disponível em: <<http://www.innovation-cities.com/innovation-cities-index-2015-global/9609>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

<sup>19</sup> Disponível em: <<http://www.innovation-cities.com/innovation-cities-index-2015-global/9609>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

A consultoria holandesa Arcadis apresentou em 2015 o seu ranking de cidades sustentáveis, investigando 50 cidades em 31 países diferentes. Segundo o estudo, uma cidade pode ser considerada sustentável se oferecer recursos para seus habitantes sem comprometer as gerações futuras, e o propósito do índice é indicar oportunidades para que as cidades possam ter mais sustentabilidade ambiental, econômica e para o bem-estar de seus habitantes.

As cidades atualmente possuem mais de 54% da população total, e concentram mais de 70% da produção econômica, mas também consomem 80% da energia mundial. O relatório demonstra que quanto mais sustentável é uma área urbana, maior é a prosperidade e a qualidade de vida, e menor produção de gases de efeito estufa. Para a pesquisa foram aplicados como indicadores os três pilares da sustentabilidade – econômico, ambiental e social – apresentando que o equilíbrio dos três é o grande desafio em termos de desenvolvimento, ou seja, como buscar mais lucratividade sem causar impactos ambientais e no bem-estar da sociedade (fig. 13).

Figura 13 – Indicadores Arcadis de cidades sustentáveis



Fonte: Do Autor, adaptado de Arcadis (2015)<sup>20</sup>.

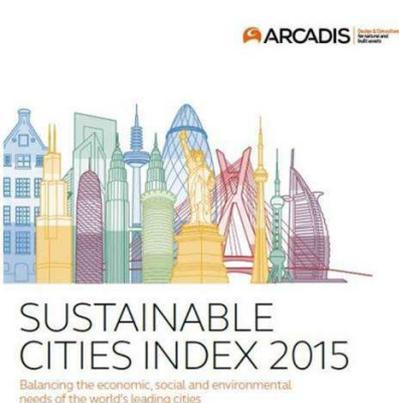
O indicador de sustentabilidade social avalia desigualdade de renda, dependência de verdes urbanos, ensino e alfabetização, equilíbrio entre trabalho e lazer, infraestrutura de transportes e saúde, essenciais para

<sup>20</sup> Disponível em: <<https://s3.amazonaws.com/arcadis-whitepaper/arcadis-sustainable-cities-index-report.pdf>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

mensurar a qualidade de vida da população. A sustentabilidade ambiental é medida através do consumo de energia e uso de energias renováveis, emissões de gases, níveis de saneamento e poluição, risco de catástrofes naturais e reciclagem. O indicador de sustentabilidade econômica avalia as perspectivas de negócios avaliando custo de vida, eficiência energética, facilidade de fazer negócios, mobilidade urbana e PIB *per capita*, e a relevância econômica e financeira em termos globais.

Os resultados da pesquisa colocaram a cidade de Frankfurt em primeiro lugar na classificação geral, consolidado por ser a melhor em desempenho econômico, mundialmente reconhecida como concentradora de corporações financeiras e comerciais e um dos principais centros de conexão de voos internacionais. No ranking destacou-se também no indicador ambiental pelos baixos níveis de poluição e gerenciamento de resíduos, pois vem a mais de 25 anos investindo na redução das emissões de gás carbônico e almeja, em 2050, ter 100% do consumo de energias renováveis. No indicador de sustentabilidade social, a principal cidade é Roterdã, pela acessibilidade às propriedades (onde são estimadas em cerca de 60% mais baratas do que em outros centros globais relevantes) e equilíbrio entre o trabalho e o lazer dos cidadãos (tab. 6).

Tabela 6 – Ranking Arcadis – Índice de Cidades Sustentáveis



|           |            |       |   |
|-----------|------------|-------|---|
| <b>1</b>  | Frankfurt  | 70,00 |  |
| <b>2</b>  | Londres    | 69,50 |  |
| <b>3</b>  | Copenhague | 69,00 |  |
| <b>4</b>  | Amsterdã   | 68,50 |  |
| <b>5</b>  | Roterdã    | 68,00 |  |
| <b>6</b>  | Berlim     | 68,00 |  |
| <b>7</b>  | Seul       | 67,50 |  |
| <b>8</b>  | Hong Kong  | 66,50 |  |
| <b>9</b>  | Madri      | 66,50 |  |
| <b>10</b> | Singapura  | 66,50 |  |

Fonte: Do Autor, adaptado de Arcadis (2015)<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Disponível em: <<https://s3.amazonaws.com/arcadis-whitepaper/arcadis-sustainable-cities-index-report.pdf>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

Londres, em segundo lugar, destaca-se nos indicadores social, com bons resultados na saúde e ensino, e econômico, pelo poder de conectividade global que exerce, principalmente com a cidade de Nova York. No entanto, sofre com problemas de congestionamento, demanda em habitação e questões ambientais como poluição do ar e baixo uso de energias renováveis. Cidades como Nova York, Tóquio e Singapura são consideradas menos acessíveis na sustentabilidade social pelos altos custos de propriedade e aluguel das habitações e escritórios. Centros urbanos no Oriente Médio têm altos índices na economia, porém ficam abaixo das expectativas nas questões ambientais.

A MasterCard, através do Centro MasterCard para o Crescimento Inclusivo, elaborou o ranking de destinações turísticas globais, com o auxílio dos economistas Yuwa Hedrick-Wong e Desmond Choong. Foram rastreadas as viagens aéreas mais procuradas entre 2009 e 2015, considerando 42 cidades na Ásia, 36 na Europa, 21 no Oriente Médio, 19 na América Latina, 21 na África e 14 na América do Norte. As 132 cidades foram avaliadas em quatro indicadores que apontam características de atração de visitantes, dispêndios com os meios de hospedagem e passagens aéreas, fluxos dos aeroportos e o número de partidas aéreas internacionais por semana (fig. 14).

Figura 14 – Indicadores Mastercard de destinos globais

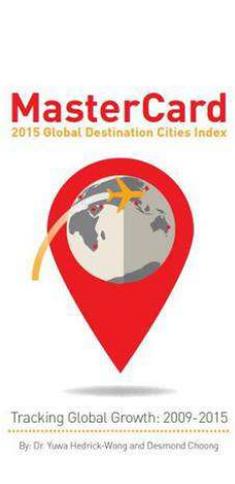


Fonte: Do Autor, adaptado de Mastercard (2015)<sup>22</sup>.

<sup>22</sup> Disponível em: <<https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2015/06/MasterCard-GDCI-2015-Final-Report1.pdf>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

Segundo Mastercard (2015), as viagens aéreas são vitais para o bem-estar econômico das cidades de destino, e representam uma grande fonte de demanda de bens e serviços, gerando empregos e oportunidades de negócios, incluindo rendimentos diretos e indiretos gerados pelo Turismo. O ranking aponta que Londres, Nova York e Paris continuam sendo as cidades em que os visitantes mais gastam em suas viagens, porém os destinos com maior quantidade de chegadas de visitantes possuem algumas cidades que fogem da lista eventual das cidades globais, como Bangkok, Istambul e Kuala Lumpur (tab. 7).

Tabela 7 – Ranking – Índice Mastercard Destinos Globais



|           |              |       |   |
|-----------|--------------|-------|---|
| <b>1</b>  | Londres      | 18,82 |    |
| <b>2</b>  | Bangkok      | 18,24 |    |
| <b>3</b>  | Paris        | 16,06 |   |
| <b>4</b>  | Dubai        | 14,26 |  |
| <b>5</b>  | Istambul     | 12,56 |  |
| <b>6</b>  | Nova York    | 12,27 |  |
| <b>7</b>  | Singapura    | 11,88 |  |
| <b>8</b>  | Kuala Lumpur | 11,12 |  |
| <b>9</b>  | Seul         | 10,35 |  |
| <b>10</b> | Hong Kong    | 8,66  |  |

Obs: o ranking indica a expectativa em milhões de visitantes no ano de 2015.

Fonte: Do Autor, adaptado de Mastercard (2015)<sup>23</sup>.

Estes locais se destacam por serem *hubs* de grandes empresas aéreas e conectarem voos a diversos locais, portanto muitos visitantes são transitórios, e utilizam os serviços de hospedagem e do aeroporto durante um período entre conexões de viagem. Bangkok é um importante centro de conectividade com grandes centros urbanos orientais, como Tóquio, Hong Kong e Singapura. Deste modo, tal índice, no ponto de vista deste trabalho, apresenta dados especificamente econômicos e de certa forma incertos para

<sup>23</sup> Disponível em: <<https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2015/06/MasterCard-GDCI-2015-Final-Report1.pdf>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

saber se o desenvolvimento econômico é voltado realmente para as cidades pesquisadas ou direcionado para os próximos destinos do roteiro turístico.

O instituto japonês Mori Memorial Foundation (MMF), especializado em estratégias urbanas, publicou em 2008 o Global Power City Index (GPCI), com o objetivo de avaliar o poder de abrangência das cidades globais e a atratividade de empresas e de pessoas do setor criativo. A metodologia utilizada compreende seis indicadores (acessibilidade, economia, habitabilidade, interação cultural, meio ambiente, pesquisa e desenvolvimento), subdivididos em 70 critérios.

Na categoria de acessibilidade foram avaliados os serviços de transporte público e condições do tráfego e as redes de transporte internacional e infraestrutura através da quantidade de voos internacionais diretos, densidade das estações ferroviárias, cobertura e pontualidade do transporte público, taxas de mortalidade no transporte, entre outros fatores. No indicador de economia, levou-se em conta a vitalidade econômica, o capital humano, a atratividade e a grandeza do mercado econômico e a facilidade em fazer negócios, analisando o Produto Interno Bruto, as influências da Bolsa de Valores, níveis salariais e de empregos, além da quantidade de impostos. Na habitabilidade foram mensuradas as condições de segurança, custo de vida e ambiente de trabalho, por meio das taxas de desemprego, densidade populacional, nível de preços e aluguéis de casas, expectativa de vida, taxas de assassinatos e quantidade de médicos, escolas, lojas e restaurantes.

Para o indicador de interação cultural, o relatório considerou os recursos culturais e sua interação, número de instalações e atratividade para os visitantes e o potencial formador de tendências da cidade, quantificando eventos culturais, conferências, oportunidades para a cultura, residentes, visitantes e estudantes. Em relação ao meio ambiente avaliou-se o ambiente natural, a ecologia e a poluição, medindo os níveis de emissão de gás carbônico e demais poluentes, a porcentagem de energia renovável usada nas cidades e os níveis de qualidade da água e de cobertura vegetal. No indicador de pesquisa e desenvolvimento foram computados os recursos

acadêmicos e incentivos para realização de pesquisas, medindo as oportunidades de interação entre os pesquisadores, número de universidades, vencedores de prêmios internacionais, direitos de propriedade industrial (patentes registradas) e desempenhos acadêmicos em geral (fig. 15).

Figura 15 – Indicadores MMF de potencialidade global



Fonte: Do Autor, adaptado de MMF (2015)<sup>24</sup>.

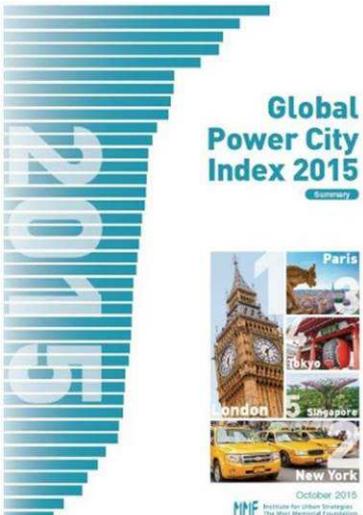
Londres destaca-se no ranking pela atração de empresas e de turistas, por sua grande oferta de museus, alto número de residentes estrangeiros e de visitantes ao exterior, ou seja, investe bastante no Turismo e tem uma cultura interna de viagens internacionais, aumentando assim sua diversidade sociocultural e o poder econômico do PIB e mercado de ações. O único indicador em que a capital inglesa não se sobressai é habitabilidade, devido ao custo elevado da moradia e aluguéis. Nova York ficou no segundo lugar, tendo como evidência a concentração de pesquisadores, com números menos expressivos em meio ambiente e habitabilidade, devido sua grande expansão populacional.

Paris ficou em terceiro lugar na classificação, com altos índices de acessibilidade e habitabilidade auxiliando, assim, a mobilidade para moradores e turistas pela oferta cultural e à educação, ficando abaixo no indicador da economia. Destacou-se pelo número elevado de médicos por

<sup>24</sup> Disponível em: < [http://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2015\\_en.pdf](http://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2015_en.pdf) >. Acesso em: 09 ago. 2016.

habitantes, pela variedade gastronômica, densidade de estações ferroviárias e eventos culturais e museus. Dentre suas fraquezas estão problemas como a qualidade do ar e a falta de poder econômico, sem atrair grandes corporações. O quarto lugar ficou com a cidade de Tóquio, com evidência no indicador economia e ampliando o número de estudantes estrangeiros, mas fica aquém na porcentagem de utilização energia renovável e na emissão de gás carbônico e com números baixos de atração de turistas, se comparada às demais cidades globais (ver tab. 8).

Tabela 8 – Ranking MMF – Índice de Potencialidade Global



|           |           |         |   |
|-----------|-----------|---------|---|
| <b>1</b>  | Londres   | 1519,80 |    |
| <b>2</b>  | Nova York | 1384,10 |    |
| <b>3</b>  | Paris     | 1307,90 |    |
| <b>4</b>  | Tóquio    | 1290,40 |    |
| <b>5</b>  | Singapura | 1207,40 |    |
| <b>6</b>  | Seul      | 1088,90 |   |
| <b>7</b>  | Hong Kong | 1084,60 |  |
| <b>8</b>  | Berlim    | 1072,80 |  |
| <b>9</b>  | Amsterdã  | 1062,00 |  |
| <b>10</b> | Viena     | 1011,10 |  |

Fonte: Do Autor, adaptado de MMF (2015)<sup>25</sup>.

O estudo do instituto nipônico apresentou quatro cidades asiáticas no topo da classificação, o que indica que um dos objetivos da sua pesquisa era de evidenciar a atratividade turística e informacional destes centros urbanos orientais, ficando atrás apenas das cidades mundiais mais tradicionais, citadas em praticamente todos os estudos de âmbito global.

### 3.2.4 Estudos realizados em 2016 – A.T. Kearney, GFCI, IESE e Mercer

A A.T. Kearney é uma empresa americana de consultoria empresarial que atua no mercado desde 1926. Em 2016 desenvolveu o índice de cidades globais analisando as performances atuais e as perspectivas futuras de 125

<sup>25</sup> Disponível em: < [http://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2015\\_en.pdf](http://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2015_en.pdf) >. Acesso em: 09 ago. 2016.

centros urbanos relevantes. O desempenho atual é mensurado através de 27 fatores agrupados em cinco indicadores: atividades empresariais, capital humano, engajamento político, experiência cultural e intercâmbio de informações. Já o panorama futuro das cidades foi considerado utilizando 13 critérios que foram concentrados em quatro indicadores: bem-estar pessoal, fatores econômicos, governança e inovação (fig. 16).

Figura 16 – Indicadores A.T. Kearney de performances e perspectivas globais



Fonte: Do Autor, adaptado de A.T. Kearney (2016)<sup>26</sup>.

De acordo com o estudo, nos índices globais atuais, Londres concentra as principais empresas de serviços globais, percentual de estudantes internacionais, agências internacionais de notícias, eventos esportivos e número de consulados embaixadas. Nova York é a primeira em mercados de capitais, percentual da população nascida no estrangeiro, artes visuais, ofertas gastronômicas e estabelecimentos locais de abrangência global. Para as perspectivas globais, São Francisco se destaca principalmente na inovação, com investimentos de instituições privadas e universidades com apoio às incubadoras. Melbourne é relevante em qualidade de vida e desempenho ambiental (tab. 9).

<sup>26</sup> Disponível em:

<<https://www.atkearney.com/documents/10192/8178456/Global+Cities+2016.pdf/8139cd44-c760-4a93-ad7d-11c5d347451a>>. Acesso em: 08 de julho de 2016.

Tabela 9 – Ranking A.T. Kearney – Índice Performances Globais

|   |           |             |       |   |
|---|-----------|-------------|-------|---|
|  <p>Global Cities 2016</p> <p>Which global cities are performing best today, which have the best long-term potential, and what makes a 'smart city'?</p>  | <b>1</b>  | Londres     | 62,70 |  |
|   | <b>2</b>  | Nova York   | 62,50 |  |
|   | <b>3</b>  | Paris       | 54,50 |  |
|   | <b>4</b>  | Tóquio      | 46,70 |  |
|   | <b>5</b>  | Hong Kong   | 44,20 |  |
|   | <b>6</b>  | Los Angeles | 38,20 |  |
|   | <b>7</b>  | Chicago     | 38,00 |  |
|   | <b>8</b>  | Singapura   | 37,90 |  |
|   | <b>9</b>  | Beijing     | 36,00 |  |
|   | <b>10</b> | Washington  | 34,70 |  |

Fonte: Do Autor, adaptado de A.T. Kearney (2016)<sup>27</sup>.

Os dados da A.T. Kearney apontam que Londres e Nova York são as principais cidades globais da atualidade e se creditam para continuar no topo dos centros urbanos globais no futuro, e indicam que Amsterdã, Barcelona, Los Angeles, Melbourne, Tóquio e Vancouver estão bem ranqueadas nos desempenhos contemporâneos e com boas expectativas para serem integradas na lista das principais cidades inteligentes.

O *Global Financial Centres Index* é um estudo realizado pelo Z/Yen Group que analisa a competitividade dos centros financeiros globais, e sistematiza os dados nas plataformas digitais anualmente. Sua metodologia engloba 102 critérios distribuídos em cinco indicadores: ambiente de negócios, capital humano, desenvolvimento do setor financeiro, infraestrutura e reputação e fatores gerais (fig. 17).

<sup>27</sup> Disponível em:

<<https://www.atkearney.com/documents/10192/8178456/Global+Cities+2016.pdf/8139cd44-c760-4a93-ad7d-11c5d347451a>>. Acesso em: 08 de julho de 2016.

Figura 17 – Indicadores GFCI de centros financeiros



Fonte: Do Autor, adaptado de GFCI (2016)<sup>28</sup>.

A pesquisa utilizou dados do Banco Mundial, da Transparência Internacional e da *Economist Intelligence Unit*, entre outros, avaliando a facilidade em fazer negócios, percepção da corrupção, taxas de riscos operacionais, qualidade de vida, índices de terrorismo e crimes, desenvolvimento humano, linhas de metrô e ferrovias, índices de competitividade sustentável, inovação tecnológica e demais aspectos. Também foram aplicados 25.650 questionários online em centros financeiros de todo o mundo (tab. 10). O GFCI atribui o desenvolvimento econômico e financeiro como os principais aspectos para o poder de atratividade dos centros urbanos, e neste ponto de vista as cidades de maior evidência política e de concentração de empresas multinacionais e de tecnologia e ensino alcançaram melhor classificação no ranking.

<sup>28</sup> Disponível em: <<http://www.longfinance.net/global-financial-centre-index-19/992-gfci-19.html>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

Tabela 10 – Ranking – Índice GFCI Centros Financeiros Globais



|           |               |     |   |
|-----------|---------------|-----|---|
| <b>1</b>  | Londres       | 800 |  |
| <b>2</b>  | Nova York     | 792 |  |
| <b>3</b>  | Singapura     | 755 |  |
| <b>4</b>  | Hong Kong     | 753 |  |
| <b>5</b>  | Tóquio        | 728 |  |
| <b>6</b>  | Zurique       | 714 |  |
| <b>7</b>  | Washington    | 712 |  |
| <b>8</b>  | São Francisco | 711 |  |
| <b>9</b>  | Boston        | 709 |  |
| <b>10</b> | Toronto       | 707 |  |

Fonte: Do Autor, adaptado de GFCI (2016)<sup>29</sup>.

Fundada na cidade de Navarra, Espanha, o IESE é um instituto de ensino superior voltado para a administração e negócios, considerado pelo *Financial Times* a principal escola do segmento *business school*. Em 2016 desenvolveu o índice chamado *Cities in Motion*, com o objetivo de medir a sustentabilidade futura e o potencial de formação de cidades criativas dos principais centros urbanos do mundo.

Foram utilizados dez indicadores (fig. 18): capital humano (mensurando o número de universidades e estudantes, a quantidade de museus e galerias de arte e os gastos em lazer e recreação), coesão social (analisando taxas de mortalidade e criminalidade, níveis de desemprego e índices de igualdade social), divulgação internacional (com as estimativas de turistas, número de meios de hospedagem, conferências e reuniões), economia (medindo a facilidade de fazer negócios, níveis de produtividade e empreendedorismo), gerenciamento público (verificando os impostos, reservas financeiras e número de embaixadas), governança (com os níveis de percepção da corrupção, a eficácia das legislações e a existência de departamentos de inovação), meio ambiente (com a medição das emissões de gás carbônico e partículas no ar e níveis de poluição), mobilidade e

<sup>29</sup> Disponível em: <<http://www.longfinance.net/global-financial-centre-index-19/992-gfci-19.html>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

transportes (quantificando o número de metrô e voos, número de acidentes nas estradas e meios de transporte alternativos), planejamento urbano (avaliando a percentagem da população com acesso às instalações sanitárias, número de ciclistas e de lojas especializadas para o ciclismo), e tecnologia (com os números de usuários de *smartphones*, inovações tecnológicas e serviços de banda larga).

Figura 18 – Indicadores IESE Cities in Motion



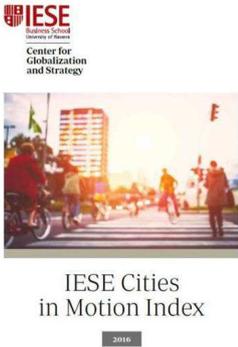
Fonte: Do Autor, adaptado de IESE (2016)<sup>30</sup>.

O relatório propôs que as cidades que acumulassem acima de 90 pontos fossem consideradas com alta performance (tab.11), com Nova York (principal centro urbano em relação à economia e Produto Interno Bruto) e outras três cidades norte-americanas bem classificadas, destacando São Francisco e Boston pelo seu capital intelectual e inovação e Chicago pela concentração de empresas globais. Londres e Paris vêm em segundo e terceiro lugares do ranking (com altos índices em ensino superior e grande atração de turistas). Outros destaques do estudo apontam Helsinque na coesão social (com baixos níveis de desemprego), Ottawa em governança (com força na aplicação das leis e controle da corrupção), Zurique e Helsinque no indicador meio ambiente (com baixos níveis de poluição), Seul na mobilidade e transportes, e Copenhague em destaque no planejamento

<sup>30</sup> Disponível em: <[http://www.iese.edu/research/pdfs/ST-0396-E.pdf?\\_ga=1.45707556.1053135001.1468463652](http://www.iese.edu/research/pdfs/ST-0396-E.pdf?_ga=1.45707556.1053135001.1468463652)>. Acesso em: 09 ago. 2016.

urbano (com as instalações sanitárias acessíveis a toda a população, além de uma rede de ciclovias extensa e bem distribuída pela cidade).

Tabela 11 – Ranking IESE – Índice Cidades em Movimento



|    |               |        |   |
|----|---------------|--------|---|
| 1  | Nova York     | 100,00 |  |
| 2  | Londres       | 99,65  |  |
| 3  | Paris         | 92,89  |  |
| 4  | São Francisco | 92,41  |  |
| 5  | Boston        | 91,68  |  |
| 6  | Amsterdã      | 90,32  |  |
| 7  | Chicago       | 90,23  |  |
| 8  | Seul          | 89,60  |  |
| 9  | Genebra       | 87,44  |  |
| 10 | Sidney        | 86,06  |  |

Fonte: Do Autor, adaptado de IESE (2016)<sup>31</sup>.

A consultoria nova-iorquina Mercer desenvolveu um relatório analisando a qualidade de vida de 230 cidades de todo o mundo, com o objetivo de indicar cidades para corporações internacionais se instalarem ou reposicionar seus funcionários e também para pessoas refugiadas de conflitos de outros países.

Figura 19 – Indicadores Mercer de qualidade de vida



Fonte: Do Autor, adaptado de Mercer (2016)<sup>32</sup>.

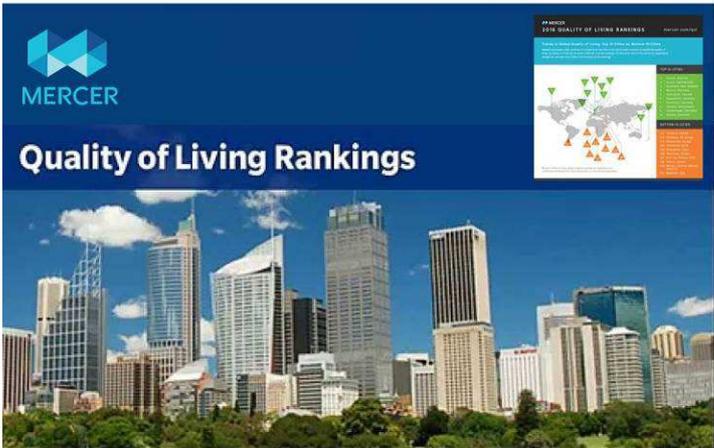
<sup>31</sup> Disponível em: <[http://www.iese.edu/research/pdfs/ST-0396-E.pdf?\\_ga=1.45707556.1053135001.1468463652](http://www.iese.edu/research/pdfs/ST-0396-E.pdf?_ga=1.45707556.1053135001.1468463652)>. Acesso em: 09 ago. 2016.

<sup>32</sup> Disponível em: <<https://www.imercer.com/uploads/common/pdfs/hardship-brochure.pdf>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

A metodologia foi proposta a partir de 39 critérios, agrupados em dez indicadores (fig. 19): ambiente econômico (avaliando os serviços bancários e regulamentações de câmbio), ambiente político e social (medindo estabilidade política, taxas de crimes e de aplicações da lei), ambiente sociocultural (verificando a censura e limitações à liberdade pessoas e de mídia), bens de consumo (disponibilidade de alimentos e itens de consumo diário), considerações médicas e saúde (condições de poluição, doenças, suprimentos médicos e eliminação de resíduos), escolas e educação (padrões de ensino e disponibilidade de escolas internacionais), habitação (valores dos aluguéis, eletrodomésticos e mobiliário), meio ambiente (análises climáticas e de catástrofes naturais), recreação (percentual de teatros, restaurantes, cinemas e áreas de lazer e esporte) e serviços públicos e transporte (níveis de congestionamento, instalações elétricas e hidráulicas e de transporte público).

A pesquisa colocou Viena no topo da classificação, e entre as dez primeiras apresentou duas cidades suíças, três alemãs e duas da Oceania (tab. 12). Para acolher os expatriados, o índice indica que as principais cidades são Luxemburgo, Berna (Suíça), Helsinque (Finlândia), Zurique (Suíça) e Viena (Áustria).

Tabela 12 – Ranking Mercer – Índice Qualidade de Vida

|   |           |            |     |   |
|---|-----------|------------|-----|---|
|  | <b>1</b>  | Viena      | 100 |  |
|   | <b>2</b>  | Zurique    | 99  |  |
|   | <b>3</b>  | Auckland   | 98  |  |
|   | <b>4</b>  | Munique    | 97  |  |
|   | <b>5</b>  | Vancouver  | 96  |  |
|   | <b>6</b>  | Dusseldorf | 95  |  |
|   | <b>7</b>  | Frankfurt  | 94  |  |
|   | <b>8</b>  | Genebra    | 93  |  |
|   | <b>9</b>  | Copenhague | 92  |  |
|   | <b>10</b> | Sidney     | 91  |  |

Fonte: Do Autor, adaptado de Mercer (2016)<sup>33</sup>,

<sup>33</sup> Disponível em: <<http://bit.ly/2jalkkT>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

Os rankings desenvolvidos utilizaram diversas abordagens, avaliando as condições de sustentabilidade ambiental, social e econômica, a prosperidade urbana (na ótica da equidade social e de um crescimento econômico equilibrado e com planejamento urbano), tecnologia e educação, habitabilidade, cidades turísticas mais procuradas, poder de abrangência e de atratividade das cidades, potencial de economias inovadoras, desempenho, governança econômica e política e qualidade de vida, utilizando diversos indicadores qualitativos e quantitativos.

O resultado do estudo foi a elaboração de um novo índice gerando a categorização das categorizações propostas, ou seja, compilando os dados das diversas pesquisas para avaliar quais as cidades que se destacam na equivalência dos dados. Para tanto, Gastal e Osmański (2017) desenvolveram uma escala variável de 1 a 100 para padronizar todos os índices e assim possibilitar uma mensuração dos dados onde as principais cidades globais que aparecem nos rankings foram, dessa forma, organizadas uniformemente segundo o somatório equivalente dos 12 índices pesquisados (tabela 13).

Tabela 13 – Ranking Geral dos Índices de Cidades Globais

| CIDADES GLOBAIS  | ÍNDICES | 2012    |            | 2014   |       | 2015    |            |        |           | 2016          |        |        |        | MÉDIA GERAL |       |
|------------------|---------|---------|------------|--------|-------|---------|------------|--------|-----------|---------------|--------|--------|--------|-------------|-------|
|                  |         | SIEMENS | UN-HABITAT | PWC    | EIU   | ARCADIS | MASTERCARD | MMF    | 2THINKNOW | A. T. KEARNEY | GFCI   | IESE   | MERCER |             |       |
| 1 Londres        |         | 71,56   | 90,40      | 100,00 | 87,20 | 69,50   | 100,00     | 100,00 | 100,00    | 100,00        | 100,00 | 99,65  | 83,04  | 91,78       |       |
| 2 Nova York      |         | 79,20   | 82,50      | 95,74  | 86,60 | 62,00   | 65,20      | 91,07  | 96,49     | 99,68         | 99,00  | 100,00 | 81,30  | 86,57       |       |
| 3 Helsinque      |         | 79,29   | 92,40      |        | 95,60 |         |            |        | 91,23     |               | 77,34  | 82,23  | 87,39  | 86,50       |       |
| 4 Zurique        |         | 82,31   | 88,40      |        | 95,60 |         |            | 63,65  | 84,21     |               | 89,25  | 85,11  | 99,56  | 86,01       |       |
| 5 Estocolmo      |         | 86,65   | 89,80      | 92,33  | 93,30 |         |            | 63,19  | 92,98     |               | 81,00  | 80,66  | 91,74  | 85,74       |       |
| 6 Paris          |         | 73,21   | 89,70      | 92,71  | 92,30 | 64,00   | 85,33      | 86,06  | 94,74     | 86,92         | 83,38  | 92,89  | 84,35  | 85,47       |       |
| 7 Copenhague     |         | 87,31   | 91,30      |        | 93,50 | 69,00   |            | 61,22  | 94,74     |               | 78,75  | 86,00  | 96,52  | 84,26       |       |
| 8 Frankfurt      |         |         |            |        | 94,70 | 70,00   |            | 65,11  | 89,47     |               | 86,13  | 77,93  | 97,39  | 82,96       |       |
| 9 Melbourne      |         |         | 90,30      |        | 97,50 | 63,75   |            |        | 89,47     | 51,67         | 83,63  | 84,69  | 93,48  | 81,81       |       |
| 10 Singapura     |         |         |            | 95,35  | 88,70 | 66,50   | 63,12      | 79,44  | 94,74     | 60,45         | 94,38  | 82,80  | 89,13  | 81,46       |       |
| 11 Sidney        |         |         |            | 89,38  | 96,10 | 65,50   |            | 63,83  | 92,98     | 52,15         | 86,50  | 86,06  | 96,09  | 80,95       |       |
| 12 Toronto       |         | 68,40   | 89,00      | 94,19  | 97,20 | 65,00   |            | 62,87  | 94,74     | 50,55         | 88,34  | 82,78  | 93,91  | 80,63       |       |
| 13 Berlim        |         | 79,01   |            | 87,44  | 94,00 | 68,00   |            | 70,56  | 94,74     | 50,55         |        | 84,72  | 94,78  | 80,42       |       |
| 14 Tóquio        |         |         | 90,50      | 84,19  | 94,70 | 60,00   | 42,93      | 84,91  | 94,74     | 74,48         | 91,00  | 85,12  | 80,43  | 80,27       |       |
| 15 São Francisco |         | 83,80   |            | 93,86  | 88,70 | 57,50   |            | 60,30  | 98,25     | 46,09         | 88,88  | 92,41  | 88,26  | 79,81       |       |
| 16 Chicago       |         |         |            | 87,83  | 91,10 | 62,00   |            | 58,35  | 94,74     | 60,61         | 88,25  | 90,23  | 81,74  | 79,43       |       |
| 17 Viena         |         | 83,34   | 92,50      |        | 97,40 |         | 30,87      | 66,53  | 98,25     | 49,44         | 80,25  | 82,00  | 100,00 | 78,06       |       |
| 18 Amsterdã      |         | 83,03   | 89,50      |        | 92,80 | 68,50   | 39,53      | 69,88  | 96,49     | 46,25         | 83,00  | 90,32  | 95,65  | 77,72       |       |
| 19 Bruxelas      |         | 78,01   | 88,30      |        | 92,70 | 65,00   |            | 59,00  | 87,72     | 52,79         | 78,34  | 78,13  | 91,30  | 77,13       |       |
| 20 Hong Kong     |         |         |            | 89,61  | 88,80 | 66,50   | 46,01      | 71,36  | 92,98     | 70,49         | 94,13  | 77,20  | 69,56  | 76,66       |       |
| 21 Seul          |         |         |            | 80,85  | 84,90 | 67,50   | 55,00      | 71,65  | 96,49     | 53,59         | 88,13  | 89,60  | 68,69  | 75,64       |       |
| 22 Milão         |         |         | 87,00      |        | 89,50 |         |            | 38,10  | 57,11     | 85,96         |        | 78,13  | 74,65  | 82,61       | 73,48 |
| 23 Los Angeles   |         | 72,50   |            | 86,66  | 88,60 | 57,00   | 27,63      | 63,31  | 92,82     | 60,93         | 83,75  | 84,72  | 79,13  | 72,46       |       |
| 24 Beijing       |         |         |            | 63,02  | 76,20 | 50,00   |            | 61,70  | 87,72     | 57,42         | 85,25  | 63,53  | 49,13  | 66,00       |       |
| 25 Xangai        |         |         |            | 62,64  | 73,20 | 52,50   | 31,08      | 62,10  | 92,82     | 48,48         | 86,62  | 63,35  | 56,25  | 62,90       |       |

Fonte: Gastal e Osmański (2017)

Os índices de cidades globais são indicadores importantes para demonstrar o poder de atratividade e de emanção de conhecimento, cultura e desenvolvimento social, econômico e ambiental das cidades mais em voga da contemporaneidade. Todas as urbes mundiais são influenciadas e inspiradas por esta rede global, e de alguma forma também fazem parte desta trama e estão conectadas com as cidades em destaque. No entanto, percebe-se que os relatórios analisados possuem seus próprios interesses de divulgação e de favorecimento de uma cidade em relação às demais, além de se embasarem em dados consagrados por organismos internacionais, para reforçar a sua própria classificação. Os autores relatam que “[...] participando ou não de maneira ativa das redes, todas as cidades são influenciadas por aquelas colocadas nos patamares mais avançados, pois de alguma forma, mesmo que periférica, o mundo todo está incluído em tramas de cidades [...]” (GASTAL e OSMAINSCHI, 2017).

Analisando os critérios e indicadores dos 12 rankings analisados, é possível sistematizar que as avaliações nem sempre priorizam o econômico, e que políticas ambientais, expressões culturais, qualidade em oferta de educação e saúde estão presentes na maioria dos indicadores. Ficou evidente que a definição de todos os índices pode variar conforme os fatores que são elencados como mais relevantes, e que eles devem ser usados conforme as necessidades da investigação, podendo ser aplicada em pesquisas de avaliação pública ou privada, comparação com outras cidades ou avaliação dos pontos positivos ou negativos de uma cidade.

A análise dos índices globais sistematizada apontou que Londres, Nova York e Paris permanecem em destaque em praticamente todos os relatórios propostos, seja por sua influência e reputação global, concentração de finanças e de conhecimento ou por sua identidade urbana e turística consolidadas. A pesquisa destacou também a relevância das cidades escandinavas pelas suas iniciativas em prol da qualidade de vida, mobilidade verde e mudanças de paradigmas que influenciam diretamente no bem-estar e na habitabilidade das pessoas, e que as cidades globais asiáticas, apesar do grande desenvolvimento econômico, ficam em menor evidência ao se elencar outros critérios de abordagem. O estudo demonstrou também que

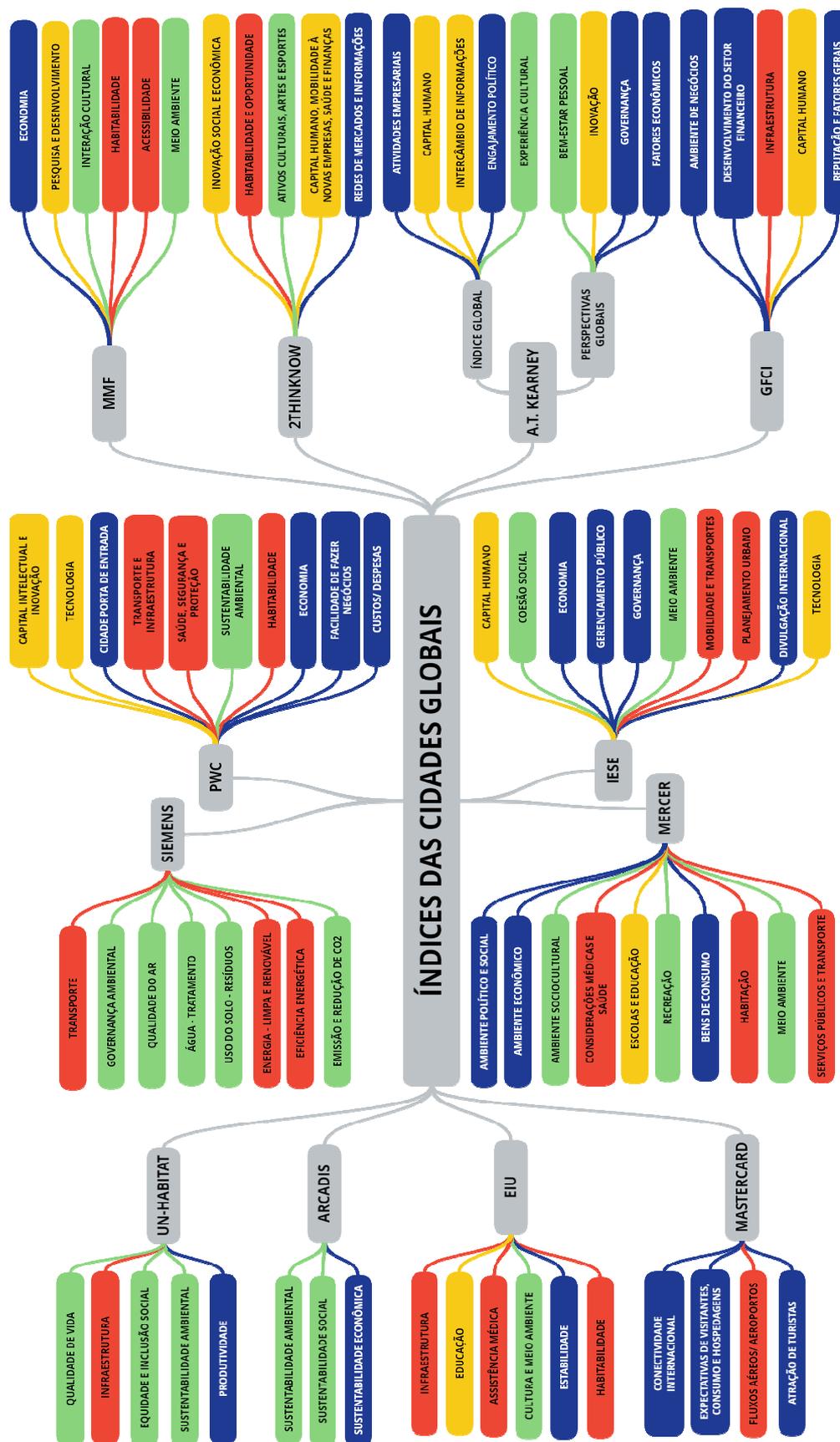
grandes centros econômicos, como Frankfurt e Zurique, se mantêm no topo do ranking por investirem em qualidade de vida e sustentabilidade, ou seja, o fator econômico é utilizado para qualificar o ambiente urbano em que convivem turistas e moradores.

À luz do turismo, espera-se que os diversos estudos disponibilizados possam, em pesquisas posteriores, identificar critérios de avaliação passíveis de aplicação em outras cidades, para também indicar como essas poderão se qualificar em termos de serem incluídas na rede global de desenvolvimento sustentável, tecnologia e conhecimentos avançados e crescimento econômico pujante. No mesmo sentido, parece que os mesmos critérios indicam visibilidade em termos de turismo urbano e para atração de profissionais e empresas que também almejam desfrutar da movimentada, pulsante e diversificada convivência de uma cidade global, sendo um dos critérios aos quais gestores e planejadores de cidades devem estar atentos (GASTAL E OSMAINSCHI, 2017).

### 3.3 ANALISANDO OS ÍNDICES E SEUS FATORES

Neste capítulo é proposta uma revisão do estudo desenvolvido por Gastal e Osmainschi (2017) para compreender a importância dos fatores dos índices de cidades globais em relação ao turismo urbano e estabelecer novos indicadores para a atratividade turística em ambientes urbanos. No total foram elencados 81 fatores, muitos deles utilizam os mesmos critérios com nomenclaturas diferentes, constatando-se que apesar das várias de terminologias, utilizam-se de critérios similares. Portanto propõe-se a reunião dos critérios conforme interesses em comum, onde a partir da análise dos índices em relação aos principais tópicos abordados pela JLL (2015) foram determinadas quatro dimensões de abordagem: qualidade de vida (representados pela cor verde na imagem), economia (com os tópicos na cor azul), capital humano (em amarelo) e urbanidade (na cor vermelha), conforme apresentado em sequência na figura 20.

Figura 20 – Compilação dos índices e de seus fatores



Fonte: Do Autor

Para abranger os diversos critérios desenvolvidos pelas doze instituições investigadas constituíram-se onze indicadores para elencar todos os aspectos definidos pelas instituições pesquisadas, e foram classificados dentro das quatro dimensões de análise: 22 baseados em potencialização da qualidade de vida, 13 focados em capacitação do capital humano, 26 relevantes para a dinamização da economia e 20 com destaque para o desenvolvimento e qualificação da urbanidade. Como os temas são correspondentes, e muitas vezes utilizados em mais de uma área, propôs-se uma subdivisão em critérios de análise com temáticas de estudo que serão investigadas em profundidade no decorrer deste trabalho.

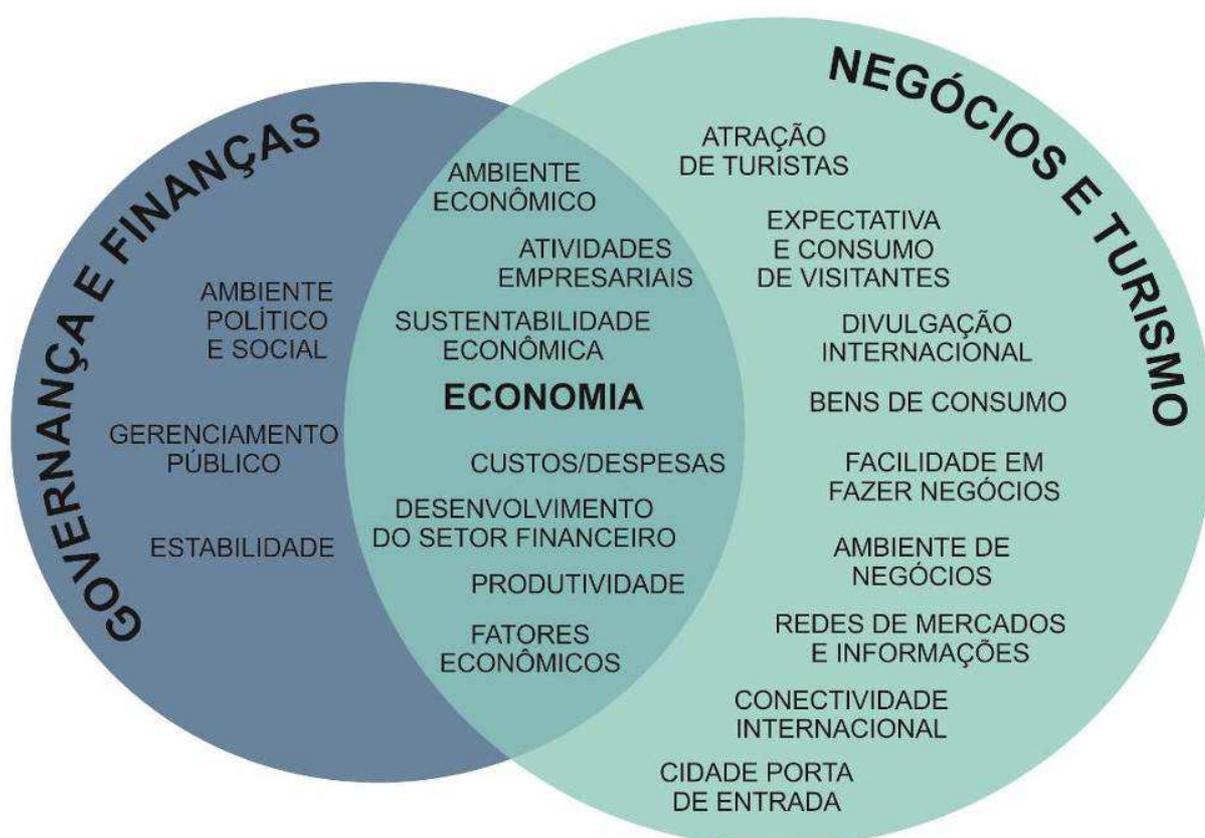
Na dimensão qualidade de vida foram determinados três indicadores: ambiental, social e cultural (fig. 21). Nesta dimensão as questões do bem-estar estão vinculadas à qualidade ambiental e aos aspectos culturais, sociais e de lazer.

Figura 21 – Dimensão Qualidade de Vida



Na dimensão economia foram elaboradas duas classificações: o indicador que aborda as questões de governança e finanças, envolvendo os aspectos políticos e econômicos com relação aos temas de sustentabilidade econômica e questões sociais e de administração pública, e o indicador de negócios e turismo, que corresponde aos diversos fatores relacionados com os assuntos de geração de divisas, publicidade, divulgação e conectividades internacionais, atração de turistas e empresas (fig. 22).

Figura 22 – Dimensão Economia



Fonte: Do Autor

Na dimensão de capital humano foram agrupados os fatores que abordam sobre tecnologia, educação e possibilidades de inovação e atração de conhecimento para a cidade (fig. 23).

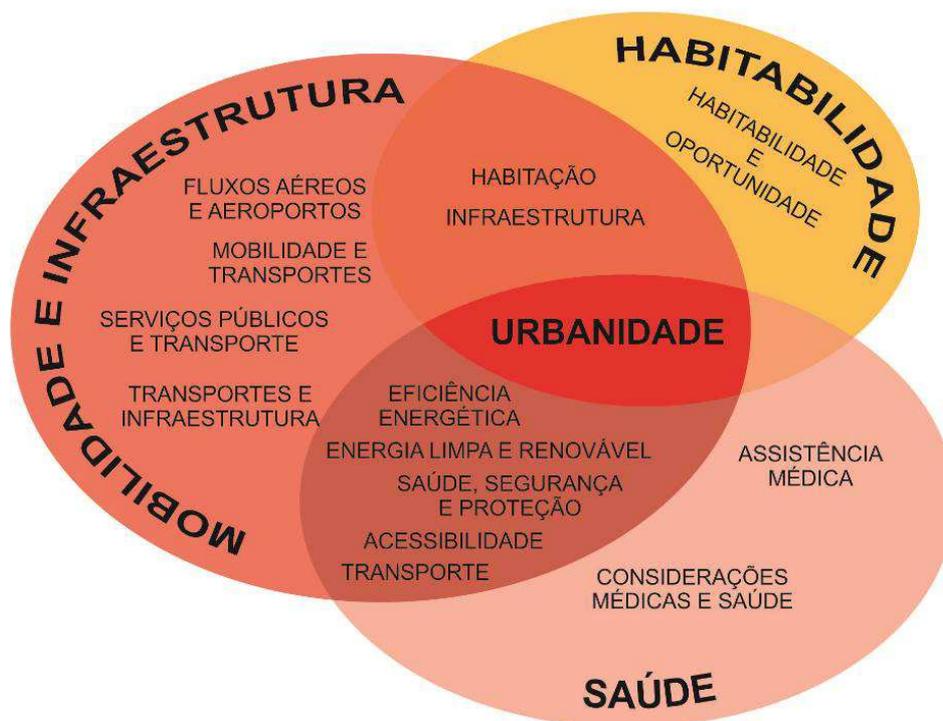
Figura 23 – Dimensão Capital Humano



Fonte: Do Autor

Na dimensão da urbanidade os indicadores elaborados foram de infraestrutura e mobilidade, habitabilidade e saúde e assistência médica, possibilitando avaliar os indicadores importantes para o desenvolvimento do turismo urbano em associação às ações públicas e privadas (fig. 24).

Figura 24 – Dimensão Urbanidade



Fonte: Do Autor

A dinâmica de uma cidade é determinada pelo fluxo de pessoas em suas vias e espaços públicos. Os moradores são os principais usuários, mas para almejar uma posição de relevância frente ao Turismo Urbano, cada vez mais globalizado, é necessário que o compartilhamento destes ambientes com os visitantes seja, cada vez mais, planejado pelas cidades. No âmbito desta amplitude global, a potencialidade turística deve ser uma das principais estratégias de desenvolvimento social, econômico e ambiental de uma cidade. No entanto, é indiscutível que as cidades globais, além de sua intensidade de geração de conhecimentos e finanças possuem (em sua maioria) séculos de história e de vivências, que cidades mais jovens não apresentam ainda, e esta reunião de fatores acaba limitando a competitividade entre as cidades mundiais e cidades menos relevantes.

Nesse aspecto, entende-se que as cidades em geral podem apropriar-se de exemplos positivos demonstrados pelos centros urbanos globais que possam ser aplicados ou para inspirar novos modelos de planejamento urbanístico, considerando a realidade econômica e valorizando as questões culturais e socioambientais de cada localidade. Ou seja, é preciso analisar relações e tendências são originadas nas cidades mundiais que podem ser utilizadas por cidades em busca de maior destaque no contexto internacional. E sob este ponto de vista, acredita-se que as dimensões de potencialidade podem utilizar o Turismo como amálgama que as vincula e que multiplica suas ações, favorecendo, assim, os interesses da comunidade, a imagem da cidade e a experiência dos visitantes, ou seja, uma espécie de ciclo virtuoso de potencialidades criativas, culturais, econômicas, intelectuais, recreativas e sociais.

Na sequência deste trabalho serão apresentadas as dimensões com os seus indicadores de potencialidade turística, retomando a análise de como os indicadores são relacionados nos relatórios das cidades globais e apresentando através de iniciativas de cidades que já estão incorporando em suas administrações públicas estratégias de atratividade de turistas e em busca de novas divisas. Também se propõe apresentar alternativas para que cidades em geral possam se espelhar e também reivindicar por seu espaço dentro da cena urbana global.

## 4 AS DIMENSÕES DE POTENCIALIDADE TURÍSTICA

A potencialidade turística de uma cidade pode se apresentar em diversos fatores de relevância ambiental, arquitetônica, cultural, econômica, histórica, entre outros, e muitas vezes estas características não são devidamente empreendidas pela comunidade, Poder Público e setor terciário locais, deixando de investir no turismo em detrimento de outras fontes de mercado. Este capítulo objetiva, através da análise das dimensões propostas na seção anterior, fazer uma compilação das informações e das particularidades dos indicadores elencados pela pesquisa e demonstrar, através de ilustrações em exemplos, modelos de aplicação destas dimensões com qualificação mútua da atividade turística e da urbanidade.

### 4.1 DIMENSÃO QUALIDADE DE VIDA

Nas sociedades contemporâneas começa-se a interiorizar e a avaliar o progresso social em termos da qualidade de vida e não só em termos do nível de vida. Hoje – e no futuro – coloca-se aos cidadãos uma dupla reflexão: de que serve termos um salário mais elevado se não podemos, com segurança, passear nos parques ou nas cidades, tomar banho nas praias, ou respirar ar puro nos bairros em que vivemos? Contudo sem trabalho e sem dinheiro também existem poucas possibilidades de desfrutar a vida e os tempos livres. Daí que um dos maiores desafios do presente e do futuro seja a compatibilização entre o progresso económico, a justiça social e o equilíbrio ecológico. E isto com particular incidência nas cidades. Mas o que entendemos, afinal por qualidade de vida nas sociedades contemporâneas? (FONSECA FERREIRA, 2005, p.29)

Para Delibasic et al. (2008), qualidade de vida é o grau de bem-estar de um indivíduo ou um conjunto de pessoas, avaliando fatores geográficos, sociais, históricos e econômicos. Segundo Skevington, Lotfy e O'Connell (2004) é a percepção das pessoas sobre sua vida em relação à cultura, expectativas, padrões, preocupações e valores em que vivem. Para Nussbaum e Sen (1995, p. 30), ela não deve ser considerada um conjunto de bens e serviços, e sim oportunidades efetivas em que as pessoas têm liberdade de escolhas, sendo determinada a partir de duas conceituações: a capacitação, representando a combinação de aptidões de ser ou fazer das

peças, e as funcionalidades que estes indivíduos podem atingir, envolvendo funcionalidades elementares (de saúde, abrigo e nutrição) e de integração social. Herculano et al. (2000) a conceituaram como o somatório de condições ambientais, científico-culturais, econômicas e políticas construídas coletivamente de forma interdisciplinar e disponibilizadas à comunidade para que esta possa ter acesso:

[...] à produção e ao consumo, aos meios para produzir cultura, ciência e arte, bem como pressupõe a existência de mecanismos de comunicação, de informação, de participação e de influência nos destinos coletivos, através da gestão territorial que assegure água e ar limpos, acesso igual aos equipamentos coletivos urbanos, higidez ambiental, alimentos saudáveis e a disponibilidade de espaços naturais amenos urbanos. Logo, 'qualidade de vida' faria parte dos direitos e deveres da cidadania (HERCULANO ET AL., 2000, p. 12).

Yuan, Yuen e Low (1999) afirmam que os efeitos da urbanização afetam o bem-estar das pessoas, especialmente em relação ao meio ambiente e ao desenvolvimento econômico, e que as nações cada vez mais se preocupam em qualificar a cidade em prol da sociedade. De acordo com Fahey, Nolan e Whelan (2003, p.16), altos índices de qualidade de vida são alcançados quando ocorre respeito aos direitos e às necessidades das pessoas dentro das restrições impostas pela sustentabilidade econômica. Martins (2011) realizou um estudo sobre a qualidade de vida na cidade do Porto, avaliando suas disparidades intra-urbanas, e considerou que:

Considera-se, assim, que a designação qualidade de vida expressa o que se poderá considerar como um nível global de bem-estar dos indivíduos, que incorpora os aspectos relacionados com as condições objectivas em que se desenrola o seu dia-a-dia assim como os sentimentos pessoais dos cidadãos face ao seu quadro de vida concreto. Para além desta complementaridade das vertentes objectiva e subjectiva, a noção de qualidade de vida encerra, por outro lado, um número alargado de dimensões – materiais e imateriais, mas também individuais e colectivas – que tendem a ser reconhecidas como determinantes para uma existência humana gratificante. Revela-se, deste modo, como uma construção de síntese, simultaneamente multidimensional e holística (MARTINS, 2011, p.57).

Perdue, Long e Gustke (1991) analisaram a relação entre a qualidade de vida de residentes e os turistas em cidades norte-americanas e

concluíram que o turismo tem um efeito positivo sobre o bem-estar, influenciando na qualidade da educação, saúde, prestação de serviços e aumento nos lucros e empregos. A partir do momento em que um local torna-se um destino turístico, a vida dos habitantes é afetada pelo turismo e, portanto, o apoio dos residentes é fundamental para o desenvolvimento, planejamento e sustentabilidade da atividade turística (Kim, 2002). Puczko e Smith (2001) argumentam que, no aspecto do planejamento nacional, regional ou local, o turismo deve amparar o desenvolvimento da qualidade de vida dos moradores. Donald (2001) relata que a qualidade de vida emerge na contemporaneidade como um dos indicadores de impacto na atratividade das cidades.

Os espaços urbanos, incluindo parques, praças e ruas, são importantes áreas de convivência e de interação social entre moradores e turistas. A partir de um estudo antropológico, Whyte (1980) indicou que as interações humanas são muito mais intrigantes do que a própria paisagem estática em um centro urbano, ou seja, a vida social movimentada atrai as atenções e estimula o convívio das pessoas. A vitalidade de um espaço público é, portanto, sinal de bem-estar social; de acordo com Gehl (2013, p.63), “a vida nos espaços públicos é uma atração-chave urbana”.

No que tange aos aspectos ambientais, as áreas verdes de grandes metrópoles tornam-se marcos referenciais, cenários de filmes e seriados, e também destinações turísticas reconhecidas mundialmente, como o Central Park de Nova York, e associadas às praças e vias públicas atrativas, como as *ramblas* de Barcelona e as escadarias da Praça da Espanha em Roma, atraem tantos turistas quanto os principais pontos turísticos locais. Neste viés, os projetos de espaços públicos devem contemplar a permanência das pessoas nestes ambientes.

Se quisermos estimular o tráfego de pedestre e de bicicletas e realizar o sonho de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, precisamos começar pelo perfeito conhecimento da escala humana. Compreender a escala do corpo humano é importante se quisermos trabalhar de forma objetiva e adequada com ela [...]. Os carros ocupam muito espaço quando se deslocam e muito espaço quando estacionados. Um estacionamento para vinte ou trinta carros ocupa o mesmo espaço que uma boa praça urbana (Gehl, 2013, p.55).

Singapura considera a qualidade de vida como uma potencialidade para competir em busca de investimentos e capital humano estrangeiro. Tem mais de 50% de superfície de áreas verdes, mantém quatro reservas naturais com mais de 3.000 hectares (protegendo ecossistemas indígenas) e mais de 450 parques públicos e jardins (UN-Habitat, 2011) e possui legislações que garantem a aplicação da urbanização verde, ou seja, a sustentabilidade ambiental é prioridade em todos os novos projetos arquitetônicos e urbanísticos (ARCADIS, 2015). A cidade tem um objetivo de até 2030 pelo menos 80% de suas edificações sustentáveis, criando um ambiente vibrante, resiliente e de alta qualidade. Destacam-se os Jardins Botânicos (*Gardens by the Bay*), inscritos como Patrimônio Mundial pela UNESCO em 2015 e um dos principais atrativos turísticos da Ásia (fig. 25).

Figura 25 – Gardens by the Bay, Singapura



Fonte: *Gardens by the Bay official site* (2017)<sup>34</sup>.

Nova York também está investindo na melhoria da qualidade de vida pensando nas futuras gerações. A partir de 2007 o Escritório de Nova Iorque de Planejamento a Longo Prazo e Sustentabilidade (New York City's Office of

---

<sup>34</sup> Disponível em: <<http://www.gardensbythebay.com.sg/en/the-gardens/our-story/introduction.html>>. Acesso em: 13 set. 2017.

Long-Term Planning and Sustainability – OLTPS) implantou o PlaNYC objetivando implantar metas para melhorias na qualidade do ar, limpeza de áreas contaminadas, preservação de rios e garantir que todos os habitantes estejam a uma caminhada de dez minutos de uma área verde (ARCADIS, 2015).

Em 2014, a prefeitura publicou um relatório de progressos (NYC Mayor's Office, 2014) e demonstrou que o ar da cidade apresentou melhores índices de qualidade, diminuindo 19% nas emissões de gás carbônico e com o escopo de atingir 30% no ano de 2030. No período de sete anos desde o início do plano foram plantadas 865.000 árvores, além de um programa de redução de impostos para incentivar a instalação de placas fotovoltaicas e telhados verdes, aumentando assim o consumo de energias renováveis.

Dentro das intenções propostas pelo PlaNYC estão também atualizações nas leis para as novas edificações, projetadas para resistir a condições climáticas extremas, vento e inundações e maior acessibilidade às habitações, tanto nos valores quanto nos deslocamentos do trânsito, além da implementação de mais de 300 quilômetros de ciclovias e substituição dos táxis convencionais por modelos híbridos.

De acordo com Ascher e Uffer (2015), iniciativas como a revitalização de vazios urbanos e locais degradados apresentam cada vez mais vantagens econômicas que derivam do aumento da qualidade de vida e da saúde gerada pelo planejamento de parques urbanos. Pensando em qualidade urbana, e respectivamente socioambiental, Nova York tem implantado parques e áreas verdes com o objetivo de criar novos espaços de convivência e lazer, sustentabilidade do meio ambiente e requalificação de áreas urbanas abandonadas. O *High Line* é um parque construído sobre uma estrutura ferroviária sucateada, que esteve nos planos de ser demolida, mas que devido a uma consulta popular foi preservada e transformada em um parque que se estende sobre a cena urbana nova-iorquina. Hoje o espaço público transformou-se em uma área de recreação de moradores e turistas, e recebe atividades esportivas e culturais (fig. 26).

Figura 26 – High Line, Nova York



Fonte: James Corner Field Operations (2017)<sup>35</sup>.

Ascher e Uffer (2015) afirmam que a estratégia utilizada no *High Line*, respeitando a antiga área fabril de prédios históricos, aliada à valorização do bairro de Chelsea com suas galerias de arte, agiu como catalisador da transformação urbana. Cidades por todo o mundo vêm se inspirando no sucesso do *High Line* e criando seus parques em estruturas ferroviárias abandonadas, como em Roterdã, Toronto, Chicago, entre outras (McGinn, 2014).

## 4.2 DIMENSÃO ECONOMIA

A cidade, expressão formal do processo de urbanização, constitui, por excelência, um atrativo turístico relevante, que cristalizou importantes artefatos culturais, ressemantizados e transformados em atrativos turísticos. As estruturas espaciais existentes e consolidadas em cidade histórica suscitam o desenvolvimento da atividade turística. Não podemos minimizar o poder de atração das áreas urbanas para a fluidez do turismo, não é a toa que as grandes metrópoles constituem grandes destinos turísticos mundiais (VARGAS e PAIVA, 2016, p.44).

---

<sup>35</sup> Disponível em: <<http://www.fieldoperations.net/project-details/project/highline.html>>. Acesso em 13 set. 2017

A sustentabilidade econômica é um fator preponderante para o desenvolvimento das cidades, e a associação com os demais pilares da sustentabilidade (aspectos sociais e ambientais) é o nível de equilíbrio para os centros urbanos que buscam crescimento financeiro sem prejudicar a qualidade de vida de seus habitantes e turistas. No contexto atual, potencializar uma cidade no que tange aos negócios e ao crescimento da reputação internacional está diretamente ligado à atração de turistas. Fletcher (2013) aponta que o turismo responde por 50% do PIB em países de desenvolvimento e chegam a até 80% nos principais países desenvolvidos, demonstrando a importância da atividade turística que acontece nos centros urbanos mais relevantes.

Como cidade porta de entrada para muitas multinacionais, Singapura se tornou um dos maiores centros de finanças e de transporte mundial (ARCADIS, 2015). Dentre um dos fatores que apontam o sucesso econômico da cidade está um plano-mestre que vincula o planejamento urbano aos requisitos sociais e financeiros, pois o Poder Público analisou que o crescimento demográfico é previsto para superar seis milhões de pessoas no ano de 2030, e decidiu ampliar as linhas de metrô e de trens de alta velocidade, investindo em mobilidade e conectividade e utilizando a economia para o desenvolvimento da tecnologia e da urbanização. Prevendo também um aumento significativo do número de idosos, a cidade já iniciou projetos de infraestrutura social, atendimento comunitário, asilos e hospitais especializados. Essas atitudes dos governantes beneficiam os moradores e possibilitam melhor deslocamento dos turistas por todo o centro urbano, além de atrair empresas internacionais para se instalar na cidade.

Allis (2016, p.105) relata que o turismo urbano na cidade de São Paulo está presente de forma espontânea na dinâmica urbana, como eventos públicos (como as feiras do bairro da Liberdade, por exemplo), ruas de comércio especializado (a Rua Oscar Freire e adjacências), as diversas etnias e religiões em convivência e interação de culturas, e a concentração de meios de hospedagem e de gastronomia, e que estes e outros fatores devem ser levados em conta nos projetos urbanísticos e suas intervenções, relacionando-os ao desenvolvimento turístico.

No que tange ao indicador governança, Castells e Borja (1996, p.160) relatam que compete ao poder público possibilitar aos cidadãos o senso de pertencimento e de coletividade, sentido este que aumenta a credibilidade e a confiança no futuro da cidade, e que é necessário promover obras e iniciativas para melhorar o bem-estar dos moradores e a qualificação dos espaços públicos.

Chicago alcançou reputação global através da qualidade de seus estabelecimentos culturais, edificações de arquitetura com reconhecimento internacional, diversidade de etnias, centro de finanças e de telecomunicações (ARCADIS, 2015). Destaca-se mundialmente por ser a cidade com o maior número de construções de certificação LEED<sup>36</sup>, voltada para a sustentabilidade econômica, ambiental e social, e possui um plano de ação voltado para ampliar a eficiência energética, mobilidade verde, reciclagem e sustentabilidade, investindo em empresas que adotam práticas sustentáveis.

Um dos principais exemplos de projeto urbanístico da cidade, aliando a sustentabilidade em seus três pilares de desenvolvimento, é o *Millennium Park*, inaugurado em 2004, uma área verde implementada sobre o terreno de um desativado estaleiro ferroviário de Chicago. Foram construídos níveis de estacionamento para 4.000 veículos e obras de estações ferroviárias e paradas de ônibus no subsolo, auxiliando na mobilidade urbana, e o parque propriamente dito é considerado o maior telhado verde do mundo, com mais de 65.000 metros quadrados.

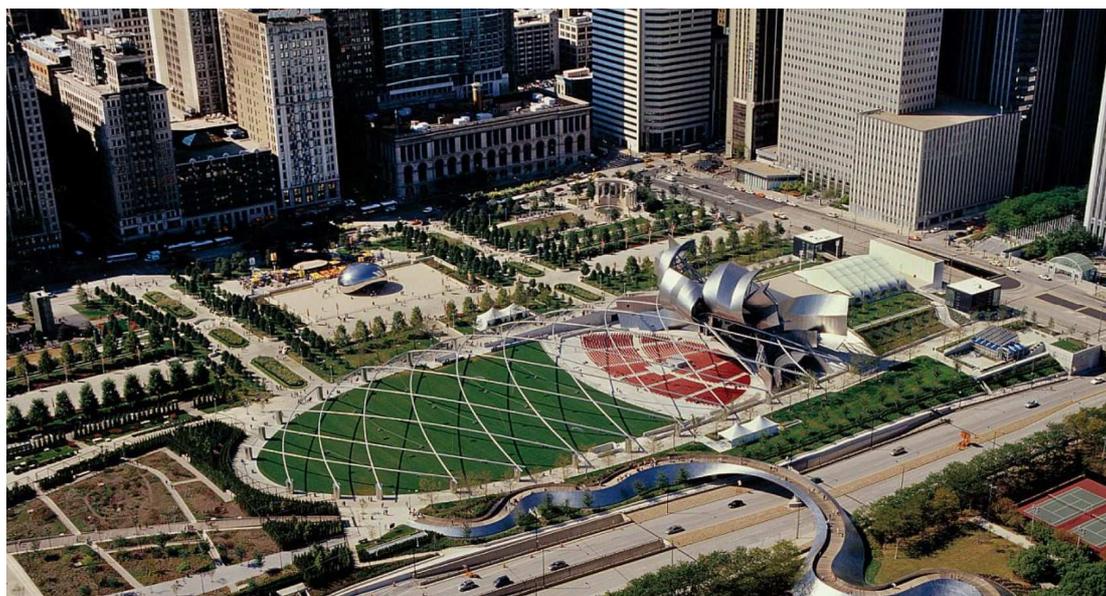
Atualmente é considerada a atração turística mais visitada do Meio-Oeste norte-americano, oferecendo mais de 600 eventos gratuitos por ano. Abriga construções de arquitetos renomados como Frank Gehry e Renzo Piano, a famosa escultura *Cloud Gate* do artista Anish Kapoor, o *Lurie Garden* com mais de 20.000 metros quadrados e a Crown Fountain, uma instalação de vídeo que mostra imagens de cidadãos de Chicago interligada

---

<sup>36</sup> A certificação LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) foi desenvolvida para garantir a execução de edificações sustentáveis, com alta eficiência energética e com redução de custos, sendo concedida pela ONG norte-americana U.S. Green Building Council (USGBC). Fonte: <<https://new.usgbc.org/leed>>. Acesso em: 24 set. 2017.

a uma fonte d'água. Também é palco do Chicago Jazz Festival, e atrai por volta de cinco milhões de visitantes por ano, gerando cerca de US\$ 1,4 bilhão de renda com o Turismo, além de ampliar os valores imobiliários e a taxa de ocupação dos apartamentos no entorno (fig. 27).

Figura 27 – *Millennium Park*, Chicago



Fonte: Skidmore, Owings & Merrill LLP (2017)<sup>37</sup>.

Ascher e Uffer (2015) afirmam que a implantação do *High Line* em Nova York recebe mais de seis milhões de visitantes anuais, e tem uma interferência na vida cultural e socioeconômica da área mais relevante do que intervenções urbanas mais caras destinadas à promoção da regeneração econômica. Influenciou também no aumento dos valores de propriedade dos prédios existentes e novos projetos em torno do parque, gerando um aumento de 100 milhões em tributos para a cidade (Levere, 2014).

---

<sup>37</sup> Disponível em: <[http://www.som.com/projects/millennium\\_park\\_master\\_plan](http://www.som.com/projects/millennium_park_master_plan)>. Acesso em 16 out. 2017

#### 4.3 DIMENSÃO CAPITAL HUMANO

Neste tópico serão abordados os indicadores de capital humano que envolvem tecnologia, educação e pesquisa, relacionados com as estratégias de geração e concentração de conhecimento e de suas aproximações com o Turismo Urbano.

Para a consultoria PriceWaterhouseCoopers (2014), o capital humano, ou capital intelectual, é uma referência dos desenvolvimentos social, econômico, cultural e tecnológico de forma simultânea, e investir em capital humano leva a um aprimoramento de toda a sociedade urbana. A tecnologia, de acordo com a IESE (2016), faz parte da espinha dorsal de qualquer sociedade que almeja ser reconhecida por inteligente, e é também um indicador de melhoria da qualidade de vida e de desenvolvimento sustentável de uma cidade. A criatividade, neste contexto, está diretamente associada à tecnologia e ao capital intelectual.

Segundo Romer (1986), a criatividade difere essencialmente dos fatores de produção tangíveis e tradicionais. Não é um acervo de coisas que podem ser esgotadas ou consumidas, mas um recurso imensamente renovável que pode ser reabastecido e aprofundado continuamente. As cidades criativas destacam-se mundialmente pela grande concentração de pesquisadores, artistas, pessoas e empresas voltadas para o desenvolvimento de inovação e de conhecimento, ampliando assim o nível de ensino da cidade e, por consequência, as ofertas culturais e o acesso para diversos tipos de público à educação, que podem ser interligados ao Turismo em diversas modalidades – urbana, cultural, educacional, dentre outras.

Para Malecki (2013), a interação das pessoas gera as cenas criativas e, portanto, o seu local de propagação e surgimento é principalmente urbano. Segundo Reis e Kageyama (2011, p. 28), o turismo age como catalisador do comércio e serviços de uma comunidade, onde intensifica a demanda cultural e possibilita a viabilização de projetos culturais. Uma cidade que investe em uma reserva cultural e recreativa, além da melhoria em qualidade de vida e de saúde de seus moradores e visitantes, no âmbito da sustentabilidade econômica, amplia as despesas com as atividades culturais e de lazer pela sua população e pelos turistas.

Richards (2013) afirma que a criatividade vem sendo utilizada para desenvolver experiências e produtos turísticos valorizando ativos culturais e criativos, e que ela é imprescindível para envolver os residentes e os turistas, não apenas para atrair consumidores, mas também para o desenvolvimento da criação cooperada destes lugares entre a comunidade e os cidadãos temporários.

O momento contemporâneo das cidades criativas as afasta do modelo capitalista industrial, movido pela atividade fabril e pelo aproveitamento de recursos naturais, e as aproxima ao capitalismo criativo, que se desenvolve em torno do capital humano, do conhecimento e da inovação. Smith (1990) considera o capital humano um dos fatores de produção, ao lado do capital financeiro, da terra e do trabalho.

Segundo a IESE (2016), o aperfeiçoamento do capital humano é o objetivo principal para ampliar o desenvolvimento humano de uma cidade. Para atingir esta finalidade, o instituto espanhol propõe o conceito de governança inteligente (atrair e conservar os talentos em sua cidade através de programas que envolvam a melhoria da educação e a promoção da criatividade e da pesquisa), uma estratégia extremamente de acordo com esta dimensão de potencialidade, pois a atração e manutenção de talentos sempre foi um dos principais pontos de destaque das cidades globais, e com certeza são essenciais em uma cidade que almeja competir com as demais na esfera do turismo. Para tanto devem ser elaborados planejamentos em nível municipal promovendo a criatividade através de benefícios em prol da pesquisa e da educação. Neste aspecto, a cultura e o capital humano são indissociáveis, havendo assim um comprometimento da cidade demonstrado pelo acesso à cultura, na presença de universidades e escolas de ensino superior de qualidade e pelos custos gerados em recreação e lazer.

De acordo com a PWC (2014), as cidades que mais se destacam mundialmente na dimensão do capital humano são, ao mesmo tempo, bem desenvolvidas financeiramente e muito desejadas para viver por diversas pessoas do país e do exterior. Londres e Nova York, com a sua grande cena urbana, possuem em suas redes de conectividade grandes empresas e

instituições, além de galerias de arte, bibliotecas e museus com acesso público, sendo parte dos destinos turísticos e pontos de visitação de *city tours*. Cidades do Vale do Silício e Boston se destacam pelas suas pesquisas em universidades e empresas de tecnologia e inovação, atraindo estudantes e profissionais da área da tecnologia de todo mundo, que desejam trabalhar ou estudar em instituições conceituadas globalmente, como a Google e a Universidade de Harvard. Estocolmo desenvolveu, ainda na década de 1990, uma rede de banda larga que cobre atualmente 90% da área urbana da cidade, e possibilitou o avanço de indústrias de tecnologia da informação e comunicações e o estabelecimento de empresas de alcance global como a Spotify, além de utilizar a gamificação para estimular a inovação no uso de *smartphones* na educação.

Uma das formas de atrair novos visitantes é relacionar o Turismo às universidades e instituições de ensino estabelecidas nas cidades. A OMT (2016) apresenta dados sobre o Turismo gerado a partir do segmento de viagens estudantis, através de seus deslocamentos motivados para os estudos, aprendizado de línguas e intercâmbio e voluntariado, indicando que para o ano de 2020 chegará a 23% das motivações das viagens internacionais. Este aumento significativo de viagens é relacionado pelas Nações Unidas ao crescimento global do número de estudantes no ensino superior, redução das tarifas aéreas e maiores ofertas de viagens destinadas ao público estudantil, e as despesas geradas pelos viajantes com finalidade de estudos é duas vezes maiores comparadas às dos turistas em geral.

As cidades criativas destacam-se como centros de inovação e tecnologia e, segundo Florida (2012) por concentrarem pessoas repletas de diversidade cultural, ampliam seus horizontes e possibilitam maiores avanços oriundos da sua capacitação intelectual. São importantes, também, pela sua tolerância ao diferente, resiliência e integração de todos os tipos de etnia, crenças, gêneros e estilos de vida, levando a maior geração de conhecimento e, por consequência, de criatividade. Segundo o *Martin Prosperity Institute* (2015), os dez países que mais se destacam em criatividade são a Austrália, Estados Unidos, Nova Zelândia, Canadá e Dinamarca, Finlândia, Suécia, Islândia, Singapura e Holanda, onde se pode verificar a importância do

capital humano para os avanços em qualidade de vida, sustentabilidade e potencial de negócios, que as grandes cidades globais destas nações apresentam nos índices previamente estudados.

A Unesco<sup>38</sup> criou em 2004 a Rede das Cidades Criativas com o objetivo de integração das cidades que utilizam a criatividade como estratégia para o desenvolvimento urbano sustentável. Atualmente 116 cidades fazem parte da organização, com sete campos de atuação criativa: artes e folclore, design, filmes, gastronomia, literatura, música e mídias digitais. Destacam-se cidades como Montreal (cidade do Design), Melbourne (Cidade da Literatura e dos festivais literários) e Sevilha (reconhecida mundialmente como capital do flamenco, Patrimônio Cultural Imaterial da UNESCO). No Brasil, a lista inclui Belém, Florianópolis e Paraty pela gastronomia, Brasília e Curitiba pelo design, João Pessoa por artesanato e artes folclóricas, Salvador pela música e Santos pelo cinema.

Pasquinelli (2016) relata que, para explorar o *cluster* de educação com o objetivo de desenvolver viagens educacionais, é preciso planejar espaços públicos que possibilitem atividades sociais, oportunidades de acomodação vinculadas à hospitalidade, mobilidade e qualidade nos sistemas de transportes, acesso à bibliotecas públicas e que todos estes indicadores possuam acesso gratuito à Internet. Estes elementos serão abordados novamente na dimensão de planejamento urbano, demonstrando que as dimensões de análise estão imbricadas e que se relacionam e se complementam nos indicadores.

#### 4.4 DIMENSÃO URBANIDADE

A vida no espaço urbano tem um forte impacto na forma como percebemos o espaço. Uma rua sem vida é como um teatro vazio: algo deve estar errado com a produção, já que não há plateia (Gehl, 2013, p.62).

---

<sup>38</sup> Fonte: <<https://fr.unesco.org/creative-cities/sites/creative-cities/files/creative%20cities%20for%20web.pdf>>. Acesso em 20 out. 2017.

As cidades que utilizam o planejamento urbano associado ao Turismo acercam-se de qualidades e potencialidades tanto para os moradores quanto para os visitantes. Segundo Vargas (2016, p. xv), atrativos turísticos, aliados ao planejamento urbano, respondem pelo estímulo e manutenção da qualidade de vida, relacionando com a atratividade de visitantes. Henriques (2003) relata que a urbanização induz ao turismo através de sua cultura urbana e da concentração demográfica, mas o inverso também acontece, ou seja, o turismo desenvolve a urbanização.

A cidade está na origem da relação entre turismo e a urbanização, pois constitui, há muito tempo, um atrativo para os visitantes, mesmo quando os interesses não são necessariamente relacionados ao lazer. O turismo é um fenômeno eminentemente urbano. Esse argumento se sustenta pelo fato de que a cidade constitui não somente o principal centro de emissão de turistas, mas também um importante centro de recepção (PAIVA e VARGAS, 2016, p.44).

Shamsuddin et al. (2012, p. 169) descrevem que uma cidade habitável que possua uma boa governabilidade e economia competitiva deve oferecer aos cidadãos um ambiente atraente e vibrante, onde as pessoas podem viver, brincar e trabalhar com segurança, bem-estar, sustentabilidade ambiental. No que tange à questão da habitabilidade, o planejamento urbano é determinante para a morfologia das cidades, e a ideologia proposta por arquitetos e urbanistas da época do Modernismo, amplamente adotada em projetos desenvolvidos em diversos países, com destaque a cidades como Brasília, por exemplo, não valorizou a acessibilidade aos espaços públicos e influenciou diretamente na priorização dos veículos e das rodovias.

A rejeição modernista das ruas e da cidade tradicional nos anos de 1920 e 1930, e a introdução de ideais funcionalistas de residências higiênicas e bem iluminadas resultou em visões de cidades altas, espalhadas entre vias expressas. Caminhar, andar de bicicleta e encontrar outras pessoas em espaços urbanos comuns não entrava nessas visões que, nas décadas seguintes, tiveram um impacto imenso no novo desenvolvimento urbano em todo o mundo (...). Enquanto as cidades do passado foram construídas pelo acréscimo de novas edificações ao longo de espaços públicos, as novas áreas urbanas de hoje são, com muita frequência, agrupamentos de edifícios espetaculares isolados, e aleatórios, entre estacionamentos e grandes vias (Gehl, 2013, p.56).

Entende-se que o ato de morar em uma cidade esteja diretamente ligado à atividade do turismo urbano, pois a infraestrutura disponível para os habitantes é compartilhada com os visitantes e vice-versa, e quanto maiores forem os incentivos públicos e privados nos transportes e nas áreas públicas, melhor será a visibilidade da cidade para quem vem de fora e para os seus usuários locais. De acordo com a IESE (2016), para a melhoria da habitabilidade é preciso levar em conta na elaboração dos planos diretores de desenvolvimento urbano o design de parques e áreas verdes e de espaços de uso público, considerando que estas áreas podem ser projetadas para a potencialização do turismo na cidade. Curitiba possui mais de 25 áreas verdes, dentre elas estão a Universidade Livre do Meio Ambiente, o Parque Tanguá e a Ópera de Arame, implantados em antigas áreas de extração mineral degradadas e transformados em espaços públicos que são desfrutados por moradores em seus momentos de lazer e recreação e também por visitantes em busca de convívio com o meio ambiente em plena cena urbana (fig. 28).

Figura 28 – Verdes urbanos em Curitiba



Fonte: Google Imagens (2017)<sup>39</sup>

<sup>39</sup> Disponível em: <<http://bit.ly/2B7Wz24>>. Acesso em: 10 out. 2017.

Os espaços públicos devem ser vistos como áreas multifuncionais para a interação social, o intercâmbio econômico e a expressão cultural entre uma grande diversidade de pessoas e devem ser desenhados e administrados para garantir o desenvolvimento humano, a construção de sociedades pacíficas e democráticas e promover a diversidade cultural (UN-HABITAT, 2016).

Para a IESE (2016), o planejamento urbano está diretamente relacionado à sustentabilidade de uma cidade, pois se ele for desenvolvido de uma forma inadequada afetará na redução da qualidade de vida do público em geral, reduzirá os incentivos de investimento privado e aumentará os gastos em logística de transportes. A mobilidade, neste ponto de vista, afeta diretamente ao bem estar de todos os cidadãos e turistas, pois é necessário facilitar o acesso à circulação e também aos serviços públicos em geral, e segundo a instituição ela pode tornar-se fundamental para a sustentabilidade das cidades ao longo do tempo.

Políticas e estratégias em toda a cidade devem garantir o planejamento, desenho e gestão dos espaços públicos em diferentes escalas. Garantir a distribuição em toda a cidade de espaços públicos é uma maneira dos governos reduzirem as desigualdades e realocarem benefícios. O benefício de preparar uma estratégia/política em toda a cidade é a proteção e criação de uma rede de espaços públicos de alta qualidade. Sem uma estratégia/política clara, é difícil para os governos locais priorizar, gastar e planejar recursos e mostrar o quanto o espaço público é valorizado, e mitigar os impactos negativos das intervenções específicas do local (por exemplo, gentrificação). Um quadro de política estratégica forte, apoiado pelo desenho urbano, é essencial. Surpreendentemente, nem todos os planos urbanos contêm orientações suficientes para a criação, layout e desenho de espaços públicos (UN-HABITAT, 2016).

Para o arquiteto e urbanista Jaime Lerner (2013, p.XII), “a mobilidade é um componente essencial à saúde da cidade [...] o transporte público precisa ser de qualidade, oferecendo confiabilidade, conforto e dignidade ao usuário”, reforçando sobre a necessidade das cidades serem planejadas para as pessoas, aonde o espaço do pedestre é evidenciado, e meio de transportes leves, como a bicicleta, são favorecidos. De acordo com Gehl (2013, p.19), a circulação de pedestres, dentro das ações de planejamento das administrações públicas, foi ignorada por muito tempo. O ato de caminhar proporciona, segundo o autor:

[...] um contato direto entre as pessoas e a comunidade do entorno, o ar fresco, o estar ao ar livre, os prazeres gratuitos da vida, experiências e informação. Em essência, caminhar é uma forma especial de comunhão entre as pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura (...). Melhores condições para os ciclistas convidam mais pessoas a pedalar, mas ao melhorar as condições para os pedestres, não só reforçamos a circulação a pé, mas também – e mais importante – reforçamos a vida na cidade (GEHL, 2013, p.19).

A circulação nas cidades tornou-se um dos grandes debates das administrações públicas, demonstrando que um projeto de mobilidade urbana priorizando as rodovias e desconsiderando os pedestres, incluindo nestes os fluxos dos cidadãos e de turistas, será impactado diretamente pelas tomadas de decisão, podendo resolver paliativamente o problema e, no entanto, gerar novos desafios urbanísticos e sociais. Nas cidades globais mais relevantes, de acordo com Sadik-Khan (*in*: ARUP, 2016), proporcionam-se para os cidadãos a cultura da caminhada e uma redução do número de carros concomitantemente, tornando-os mais saudáveis, trazendo às ruas mais prosperidade e qualificando os espaços públicos da área urbana.

Enquanto o transporte é um viabilizador da atividade econômica e da conectividade social, o viés de planejar para o uso de transportes motorizados individuais em vez de focar em acessibilidade, tem levado ao aumento de quilômetros viajados por passageiro per capita e um ciclo vicioso onde, para resolver o congestionamento, o crescente número de veículos motorizados demanda ser acomodado através da construção de mais e mais ruas e infraestrutura como viadutos, que logo se tornam sobrecarregados pelo aumento no número de veículos. O objetivo deveria ser antes de conter o espraiamento urbano, criar vizinhanças compactas e caminháveis e reduzir a quilometragem viajada per capita. A forma urbana é a chave determinante de sistemas de transporte e ao mesmo tempo é altamente influenciada pelos sistemas de transporte. Uma cidade com forma compacta possibilita às pessoas, especialmente às classes baixas a acessar empregos, educação e serviços de saúde mais facilmente, reduz o consumo de combustível e providencia mais oportunidades de integração social (UN-HABITAT, 2016).

Dentre as principais tendências das cidades globais está a valorização do pedestre, ampliando a mobilidade através das caminhadas, uso de transporte público e de bicicletas, quebrando o paradigma centrado no uso do

automóvel e do direcionamento do pensamento urbano em torno das rodovias e dos deslocamentos motorizados. Esta visão de cidade com menos carros e mais espaços públicos é essencial para integrar as quatro dimensões de abordagem deste trabalho, pois, de acordo com Gehl (2013, p.16), “melhorar as condições para os pedestres e para a cidade leva essencialmente a novos padrões de uso e mais vitalidade no espaço urbano”.

A conclusão de que se oferecido um melhor espaço urbano o uso irá aumentar é aparentemente válida para os espaços públicos de grandes cidades, os espaços urbanos isolados até para um único banco de praça ou cadeira. A conclusão, em geral, também é válida em várias culturas e partes do mundo, em inúmeros climas e em diferentes economias e situações sociais. O planejamento físico pode influenciar imensamente o padrão de uso em regiões e áreas urbanas específicas. O fato de as pessoas serem atraídas para caminhar e permanecer no espaço da cidade é muito mais uma questão de se trabalhar cuidadosamente com a dimensão humana e lançar um convite tentador (GEHL, 2013, p.17).

Sadik-Khan (*in*: ARUP, 2016) argumenta que o carro já não é mais um símbolo de *status* para a juventude contemporânea, sendo que os Smartphones e demais dispositivos móveis atualmente ocupam este lugar, e estão cada vez mais adeptos da mobilidade ativa, e de objetivos de consciência sustentável e de melhoria da saúde.

Um reverso ao paradigma, onde pessoas, e não os veículos, são o centro do planejamento, se faz necessário. Este paradigma tem uma abordagem baseada em direitos e considera a acessibilidade como o objetivo principal de todo o transporte, ou seja, o acesso físico a lugares e oportunidades, a empregos e serviços e a bens e equipamentos (...). Um sistema sustentável de transporte urbano cria uma estrutura de modais eficiente que consiste em caminhadas, uso da bicicleta e do transporte público. A melhoria no design das ruas e espaços públicos, e o desenho orientado ao transporte vão não somente alcançar as necessidades de acessibilidade das pessoas como também contribuir para a economia urbana (UN-HABITAT, 2016).

Em Copenhague, capital da Dinamarca, a bicicleta é o principal meio de transporte, difundido a cultura da bicicleta entre pessoas de todas as idades e classes sociais, incluindo o prefeito e a família real dinamarquesa. Desde a década de 1960, a cidade vem removendo faixas para automóveis e

áreas de estacionamento e substituindo-as por ciclovias. O sistema de semáforos prioriza a circulação das bicicletas, e as faixas são independentes das calçadas e das vias de veículos, criando melhores condições e mais segurança para o tráfego de bicicletas, e o convite para caminhadas vem sendo estendido para áreas centrais, limitando o acesso de veículos e aumentando a oferta de espaços públicos. A cidade possui a rua exclusiva para pedestres mais extensa do mundo, a *Strøget*, com 1,1 quilômetros, conectando praças, pontos turísticos e diversas lojas e restaurantes (fig. 29)

Figura 29 – *Strøget*, Copenhague



Fonte: Flickr (2017)<sup>40</sup>.

---

<sup>40</sup> Disponível em: <<https://www.flickr.com/search/?text=stroget>>. Acesso em: 14 out. 2017.

*Strøget*, a rua mais tradicional de Copenhague, foi transformada em grande calçadão em 1962. Havia muito ceticismo. Um projeto como esse, tão ao norte, teria sucesso? Após curto período, ficou evidente que o projeto estava conseguindo maior sucesso e mais rápido do que qualquer previsão. O número de pedestres cresceu 35% só no primeiro ano. Era mais confortável caminhar e havia espaço para mais gente. Desde então, mais ruas foram convertidas para uso de pedestres e para a vida na cidade e, um a um, os estacionamentos no centro foram transformados em praças que acolhem a vida pública. De 1962 a 2005, a área destinada aos pedestres e à vida urbana cresceu sete vezes: de cerca de 15.000m<sup>2</sup> para algo como 100.000m<sup>2</sup> (GEHL, 2012, p.13).

A valorização do pedestre e dos espaços públicos vem sendo uma das principais estratégias de requalificação urbana aliando a sustentabilidade ao desenvolvimento turístico e de ofertas de áreas de descanso aos residentes. Ascher & Uffer (2015) relatam que o *High Line* em Nova York serviu de ímã e plataforma de visualização para soluções interessantes de arquitetura e design, e afirmam que a linha férrea foi salva devido à combinação do compromisso cidadão, planejamento urbano e do apoio de celebridades ao concurso para o projeto do parque.

Hoje o verde urbano suspenso sobre as ruas da cidade é um dos grandes atrativos turísticos e de lazer nova-iorquino, e serviu de inspiração para o projeto do *Low Line*, que nos mesmos moldes se propõe a requalificar uma área desativada do metrô e transformar em um espaço público iluminado através de claraboias ligadas a captadores de luz solar que possibilitam a plantação de árvores e folhagens nos subterrâneos da cidade, utilizando a tecnologia para possibilitar o bem-estar e novas áreas de recreação aos moradores e visitantes (fig. 30)

Figura 30 – *The Low Line Project*, Nova York

Fonte: The Low Line Organisation (2017)<sup>41</sup>.

Ao falar em associação de urbanidade e turismo, é preciso referenciar as cidades que evidenciam a sua cena urbana e possibilitam espaços públicos de qualidade para a movimentação e permanência, ou seja, potencializam suas áreas públicas para atrair as pessoas.

As cidades e áreas urbanas criam o cenário para atividades específicas. Nas ruas mais centrais de Tóquio, Londres, Sydney e Nova York, as pessoas caminham: não há lugar para mais nada. Nas áreas de férias e de turismo, onde passar o tempo, consumir e alegrar-se são prioridades, as pessoas são convidadas a passear e permanecer por algum tempo. Em cidades como Veneza, (...) há boas condições tanto para movimentação de pedestres quanto em espaços de permanência. Encontram-se padrões similares de atividades em Copenhague, Lyon, Melbourne entre outras cidades, grandes e pequenas que, nas últimas décadas, melhoraram expressivamente as condições para a vida nos espaços urbanos. Cresceu a circulação de pedestres e ampliou-se o número de atividades recreativas opcionais (GEHL, 2013, p.21).

As dimensões de potencialidade investigadas através de estudos de caso neste capítulo indicam algumas das alternativas que foram utilizadas por algumas das cidades mais influentes e modelos de atratividade turística e

---

<sup>41</sup> Disponível em: <<http://thelowline.org/about/project/>>. Acesso em: 15 out. 2017.

de planejamentos urbanísticos. Em diversos exemplos, as dimensões analisadas se interagem e interferem positivamente no efeito das demais, sendo assim o urbano torna-se mais qualificado com a aplicação destas estratégias.

No capítulo seguinte serão apresentadas as considerações temporárias através da compilação dos resultados da pesquisa e possíveis sugestões de aplicação futura dos estudos até o momento desenvolvidos.

## 5 CONSIDERAÇÕES TEMPORÁRIAS E IMPLICAÇÕES FUTURAS

As cidades globais são polos concentradores dos fluxos de pessoas, empresas, informações e atividade turística, e influenciam as ações e estratégias da maioria dos centros urbanos. As experiências que pessoas compartilham em uma cena urbana, sejam com a paisagem, os residentes e os eventos socioculturais são de fato exemplos que inspiram os planejamentos urbanísticos e ações governamentais e privadas, e as metrópoles mundiais destacam-se pela sua reputação amplamente divulgada em filmes, publicidade e eventos, que repercutem das produções culturais e intelectuais geradas destes fluxos globais, associada ao ambiente urbano repleto de movimento, luzes, cores e sons, cada vez mais procurado e consumido pelos turistas.

Neste contexto, as dimensões de potencialidade sistematizadas pela pesquisa – qualidade de vida, economia, capital humano e urbanidade – estão presentes em todos os centros urbanos, independente de sua proporção ou densidade populacional, e devem ser intensificadas para melhorar o acolhimento de residentes e visitantes, possibilitando assim, a permanência e o retorno à cidade. No entanto, estas mesmas dimensões que qualificam a cena urbana podem ser mal aplicadas e/ou mesmo possuir intenções obscuras, nem sempre constatadas pelos seus usuários.

A partir das análises descritas no desenvolvimento deste trabalho, entende-se que as dimensões de potencialidade das cidades são estratégias amalgamadas que interagem entre si, intensificando o seu poder de influência e, respectivamente, a relevância das demais dimensões. Assim sendo, uma cidade que investe economicamente em qualidade de vida melhora, também, os seus níveis de lucratividade. Bem como, uma cidade que planeja sua urbanidade investe na saúde e no bem-estar dos cidadãos e diminui os gastos em saúde. Ao capacitar seus moradores intelectualmente, com acesso ao ensino e as tecnologias, a cidade como um todo estará adquirindo competências para atrair mais empresas, negócios internacionais e eventos culturais e esportivos de qualidade.

Segundo Richards (2013), o turista contemporâneo é também um cidadão temporário, pois ele busca a essência dos lugares que visita, quer ter contato com as experiências vernaculares, e a partir da cultura e das tradições locais ampliar a qualidade de vida dos residentes e das vivências turísticas.

A potencialização da cidade através das dimensões em equilíbrio pode ser interpretada como um ciclo virtuoso de desenvolvimento, e neste contexto visualiza-se o Turismo e o Urbano em sinergia, em que podem crescer e intensificar a profundidade de influência de ambos na cidade para os seus habitantes e da cidade para o mundo. Analisando exemplos de planejamento urbano, iniciativas temporárias e projetos implantados pelos órgãos públicos ou entidades privadas, este trabalho espera contribuir para pesquisas futuras.

No próximo item, o trabalho apresenta alternativas que podem ser implantadas em qualquer modelo de cidade, por administrações públicas, entidades ou até mesmo pequenos grupos de pessoas ou vizinhanças, que unidos podem qualificar a cena urbana e atrair respectivamente os visitantes.

## 5.1 POR UMA DIMENSÃO DO PEDESTRE

Nas cidades antigas, quase todo o deslocamento era feito a pé. Caminhar era a forma de se locomover, de conviver, diariamente, com a sociedade e as pessoas. O espaço urbano era ponto de encontro, praça de mercado e espaço de locomoção, entre as várias funções da cidade. O denominador comum era andar a pé (...). Para que uma caminhada seja confortável, inclusive quanto às distâncias e ao ritmo aceitáveis, é preciso que haja espaço para andar sem muitas interrupções ou obstáculos (...). É impressionante observar quantos obstáculos e dificuldades foram incorporados à paisagem do pedestre no decorrer dos anos. Sinais de tráfego, postes de iluminação, parquímetros e todos os tipos de aparelhos de controle são sistematicamente colocados sobre a calçada ou em parte dela, bicicletas mal estacionadas, anúncios e placas dispostos desordenadamente completam o quadro, onde os pedestres precisam manobrar, como os esquiadores descendo uma pista de *slalom*, para andar em uma calçada que, já de início, é estreita demais (GEHL, 2013, p.115).

Retomando a interpretação das potencialidades das cidades para se tornar destinos turísticos em uma escala global, este trabalho objetiva

demonstrar que, para ocorrer o desenvolvimento sustentável de uma cidade buscando unir o conhecimento, a cultura e o turismo, a qualificação urbana deve ser proporcionada com o turismo e o urbano em sinergia.

A visão da cidade como um produto turístico a ser consumido por locais e visitantes, e o seu valor de troca é apresentado como o estranhamento, a busca pela experiência não cotidiana (VARGAS e PAIVA, 2016). Portanto, é relevante associar o planejamento turístico ao planejamento urbano e, simultaneamente, desenvolver a qualificação urbana em prol do Turismo e da habitabilidade dos seus moradores.

A qualificação urbana visa a melhoria da qualidade de ambiente e de vida nas cidades, e envolve a articulação e integração de diversas componentes como, por exemplo, a habitação, a cultura, a coesão social e a mobilidade” (CARVALHO, 2008, p. 332). Silva (2011, p.19) argumenta que o planejamento possibilita (re)pensar as cidades estabelecendo uma ligação com elementos simbólicos que despertam sentimentos de pertença aos moradores, destacando que a requalificação urbana é um processo que visa a competitividade e a valorização das cidades, bem como a proteção e a importância de elementos humanos e naturais, fundamentais para consolidar a identidade individual ou coletiva e também para a percepção e constituição da imagem da cidade.

É importante reivindicar, assim, o papel do planejamento urbano, do urbanismo e da arquitetura como instrumentos de gestão, intervenção espacial e implantação de serviços urbanos básicos, infraestrutura adequada, equipamentos culturais, entre outros, no sentido de criar as bases para intervenções com finalidade turística e fundamentalmente social. A concatenação de intervenções voltadas para a população e para os turistas é a base para garantir uma cidade mais democrática, atraente e hospitaleira, além da imagem que se pretende fazer crer” (VARGAS e PAIVA, 2016, p.312).

A partir desta contextualização, esta investigação espera levantar hipóteses de como toda a sociedade pode em sua esfera de conhecimento e de possibilidades atuar na (e pela) cidade em prol do desenvolvimento desta para reforçar (ou proporcionar) o bem-estar aos cidadãos e visitantes.

Entende-se que o turismo é uma das principais atividades de atração de recursos em uma escala mundial, e que todas as localidades possuem identidade e tradições únicas, que devem ser exploradas e utilizadas como um produto turístico e de valorização da memória coletiva.

A mobilidade é essencial para o desenvolvimento da urbanidade, proporcionando melhores condições de acessibilidade aos serviços e as moradias, ou seja, de encontro ao bem-estar de moradores e visitantes. Pensando em alternativas que podem ser aplicadas em qualquer tipo de cidade, desde a uma metrópole consolidada até um pequeno centro urbano, este trabalho acredita que a caminhabilidade (*walkability*) associada ao incentivo do uso de bicicletas são fatores determinantes para priorizar a dimensão do pedestre, ou como se refere Gehl (2013), a dimensão humana nas cidades.

Se as cidades e os edifícios pretendem atrair as pessoas para virem e permanecerem em seus espaços, a escala humana vai exigir nova e consistente abordagem. Trabalhar com tal escala é a mais sensível e difícil disciplina de planejamento urbano. Se tal trabalho for negligenciado ou falhar, a vida na cidade nunca terá chance. A difundida prática de planejar do alto e de fora deve ser substituída por novos procedimentos de planejamento de dentro e de baixo, seguindo o princípio: primeiro a vida, depois o espaço e só então os edifícios. (...) A única abordagem bem-sucedida para o projeto de grandes cidades para as pessoas deve considerar a vida e o espaço da cidade como ponto de partida (Gehl, 2013, p.198).

Segundo Jacobs (1961), a capacidade de caminhar é a essência da vitalidade urbana, e tem uma importante conexão com as economias urbanas. Na perspectiva dos turistas, andar é a melhor maneira de participar das experiências de uma cidade, pois amplia a imageabilidade<sup>42</sup> de um lugar, ou seja, o torna inesquecível (Arup, 2016).

Gehl (2013) afirma que as ideologias de planejamento dominantes, sobretudo as modernistas, desvalorizaram a dimensão humana e deram pouca evidência aos espaços públicos, priorizando os edifícios com suas

---

<sup>42</sup> Qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador. Refere-se à forma, cor ou arranjo que facilitam a formação de imagens mentais do ambiente fortemente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis (LYNCH, 1960, p. 9).

áreas de uso comum isolada entre muros e grades, com autonomia e, no entanto, indiferentes à cidade. O autor cita quatro objetivos-chave para potencializar o uso de bicicletas e de caminhadas do dia a dia das pessoas: vitalidade, segurança, sustentabilidade e saúde. A vitalidade diz respeito à atração da cidade ao uso de seus espaços públicos, possuir elevado número de atividades culturais e sociais e atrações que mantenham a cena urbana em destaque. A segurança de uma cidade está diretamente relacionada ao movimento pelas ruas, praças e parques, onde há uma infraestrutura que possibilite percursos curtos feitos a pé, funções urbanas diversas e ambientes atrativos; este fluxo de pessoas, segundo o autor, aumenta a sensação de segurança nos espaços públicos e nas construções em seu entorno.

A cidade sustentável, de acordo com Gehl (2013), é reforçada se dentre os meios de transporte estiver contemplado o que ele denomina de “mobilidade verde”, que nada mais é do que priorizar os deslocamentos a pé, de bicicleta ou através do transporte público, ampliando assim os benefícios ao meio ambiente e à economia, pela redução de emissões de CO<sub>2</sub> e a redução de ruídos dos veículos individuais. A saúde é relacionada com o hábito de adotar a caminhada e a pedalada na rotina das pessoas, e assim diminuir o consumo de remédios com aumento da expectativa de vida. Resumindo, o foco é adaptar as cidades para que o planejamento urbano possa influenciar no comportamento do cidadão e interferir positivamente na sua qualidade de vida. Portanto, o ato de caminhar proporciona “um contato direto entre as pessoas e a comunidade do entorno, o ar fresco, o estar ao ar livre, os prazeres gratuitos da vida, experiências e informação. Em essência, caminhar é uma forma especial de comunhão entre as pessoas que compartilham o espaço público como uma plataforma e estrutura” (Gehl, 2013, p.19).

Para Lerner (2013, p.XII), a chave para a segurança e a saúde de uma cidade reside na relação de três características: diversidade, identidade e coexistência:

A diversidade é o que traz a riqueza da mistura, do complementar, do diverso. É expressa nas diferentes etnias, nas diferentes idades, nas diferentes rendas, nos diferentes usos, nas diferentes tipologias que animam o cenário urbano. Conecta-se a dois elementos fundamentais à qualidade de vida urbana: a identidade e a coexistência. A identidade gera o sentimento de pertencimento, a referência que nos orienta enquanto cidadãos. No âmbito urbano, a identidade se reflete nos vínculos que estabelecemos com os espaços da cidade, seus elementos de referência – patrimônio histórico, rios, ruas, praças e parques, edifícios emblemáticos -, que passam a fazer parte do nosso cotidiano. Quanto mais diversificada for a cidade, mais humana ela será, na medida em que se entenda que a coexistência – a receita de se abraçar a diversidade enquanto se valoriza a identidade – deva ser exercitada (LERNER, *in*: GEHL, 2013, p.XII-XIII).

No padrão de planejamento das cidades baseado no modelo americano de alastramento urbano (Speck, 2012) é preciso usar os veículos para todas as atividades. Os bairros residenciais ficam afastados dos centros comerciais e das áreas de trabalho e estudo, conectados por estradas de alta velocidade e muitas faixas de rolagem, e influenciou inclusive no padrão de vida das pessoas, aumentando o sedentarismo da população e tornando os espaços nada caminháveis. As crianças não podem ir a pé ou de bicicleta para as escolas e os adolescentes vão com automóveis, contribuindo para as estatísticas negativas de acidentes no trânsito. A dependência do automóvel, o uso de combustíveis fósseis, espaços socioeconomicamente segregados indica repensar a prosperidade nas cidades, e exige uma mudança da atual perspectiva, considerada insustentável. O aumento de circulação de veículos e da quantidade de pistas nas rodovias ampliou a emissão de gases tóxicos e os casos de asma (Speck, 2012) e doenças cardiovasculares devido à fuligem dos veículos, sendo necessário rever o uso do diesel no transporte coletivo das áreas urbanas<sup>43</sup>.

À medida que mais carros tomaram as ruas, cada vez mais planejadores de tráfego e políticos concentraram-se em criar espaço para eles e para estacionamentos. (...) Gradualmente, calçadas estreitas foram ficando pontilhadas de placas de sinalização, parquímetros, postes, luminárias de rua e outros

---

<sup>43</sup> Estudos do Greenpeace em São Paulo apontam o impacto ambiental e na saúde dos usuários causado pelo uso do diesel no transporte coletivo. Fonte: [http://www.greenpeace.org.br/hubfs/Campanhas/mobilidade/documentos/GP\\_ISS\\_Relatorio\\_ImpactosOnibusSP.pdf](http://www.greenpeace.org.br/hubfs/Campanhas/mobilidade/documentos/GP_ISS_Relatorio_ImpactosOnibusSP.pdf). Acesso em: 27 set. 2017.

obstáculos de modo a 'não ficar no caminho'. Entenda-se, 'no caminho do tráfego motorizado', que é o que importa (...). Como consequência, caminhar ficou mais difícil e muito menos atrativo (GEHL, 2013, p.91).

É fundamental que, para a dimensão do pedestre nos centros urbanos seja possibilitada a conexão das pessoas com os espaços públicos. Rogers (*in*: BROWN, HANNA & HOLDSWORTH, 2017) fala da importância do domínio público urbano, onde ambientes qualificados, limpos e iluminados nos atraem a retornar a estes lugares, e argumenta que não existe cidade turística bem sucedida sem um convidativo espaço público. Segundo o autor, um ambiente para ser vibrante e atrativo deve possuir ao menos dez motivos para as pessoas permanecerem no local: áreas verdes (humanizam a cena urbana, auxiliam no clima, na permeabilidade do solo e abrandam os níveis de *stress*), benefícios à economia local (ampliando o acesso ao comércio nas proximidades dos espaços públicos), engajamento social (envolvendo a comunidade para participar da concepção e gerenciamento das áreas públicas), identidade (conferem personalidade e identificação das pessoas com o local), iluminação (auxiliando nos deslocamentos noturnos e na circulação de pedestres e ciclistas), percepção da escala humana (com as construções de maior movimento e variedade, as pessoas permanecem mais e convivem por mais tempo nos ambientes), percursos com fachadas ativas (com vitrines e bastante variedade, evitando paredes cegas), ruas completas (com espaços compartilhados entre ciclistas, pedestres, motoristas e usuários do transporte público), usos variados (mesclando áreas comerciais e residenciais, com maior circulação e contribuindo para a segurança, de preferência com atividades diurnas) e vitalidade urbana (com importante função de interação social, com áreas públicas amplas e acessíveis e com mobiliário urbano estimulante).

O turismo é influenciado diretamente pela infraestrutura de uma cidade, e intervenções urbanísticas associadas à caminhabilidade podem interferir positivamente em um espaço público. A *Times Square*, em Nova York, foi reestruturada para impedir a circulação de veículos, e atualmente é a rua mais visitada do mundo, com mais de 300.000 pedestres por dia (Times

Square Official Site, 2017). Após a conclusão do projeto reduziram os acidentes de trânsito em 15%, os crimes diminuíram 20% e a poluição na área decaiu em até 60%, comprovando que o projeto beneficiou a economia local, a qualidade do ar e a segurança das pessoas (fig. 31).

Figura 31 – Times Square, Nova York



Fonte: Snohetta (2017)<sup>44</sup>.

Criar um ambiente caminhável pode auxiliar residentes e turistas a apreciar o senso de lugar de uma cidade, desfrutar a paisagem e andar confortavelmente em qualquer parte da cena urbana (Shamsuddin *et al*, 2012). Uma cidade deve favorecer o design de seu tecido viário e áreas públicas para o deslocamento de pedestres, reduzindo assim a dependência do automóvel e a poluição do ar. Segundo Leinberger e Rodriguez (2016), cidades caminháveis possuem um Produto Interno Bruto *per capita* 38% superior às cidades que não priorizam os pedestres, além de serem mais

<sup>44</sup> Disponível em: <<https://snohetta.com/projects/327-times-square>>. Acesso em: 21 out. 2017.

igualitárias socialmente e, por consequência, atrair pessoas de capital intelectual mais elevado.

Diversas iniciativas de retirada ou controle dos automóveis em cidades são implantadas e mostram resultados imediatos, como a proibição de veículos pelo lado norte da *Trafalgar Square*, em Londres, com aumento em 300% no fluxo de visitantes (Living Streets, 2014). Na Alemanha está em discussão no parlamento o impedimento da produção de carros a combustão fóssil a partir do ano de 2030, e em Paris vigoram leis para retirar de circulação carros fabricados antes de 1997 e proibir o trânsito de veículos a diesel a partir de 2020, resoluções de encontro ao Acordo de Paris da COP 21 (UN, 2015).

No que tange à governabilidade, a utilização de estratégias de contenção do tráfego através da cobrança de taxas pode auxiliar na mobilidade urbana. O pedágio urbano implementado pela Prefeitura de Londres em 2002, criado para restringir o acesso de veículos à área central da capital inglesa, mostrou-se muito eficiente, reduzindo em até 18% da circulação de automóveis em um perímetro de 24 km<sup>2</sup> e também ampliando o número de usuários do transporte público, que é beneficiado pelas taxas recolhidas pelo próprio pedágio (GEHL, 2013). A partir de 2017, além de restringir o congestionamento no centro, foi incluída a cobrança da chamada *T-Charge*<sup>45</sup>, em que são cobrados valores dos veículos que poluem mais circulando pelas áreas centrais, geralmente os carros a diesel fabricados antes de 2006.

A bicicleta talvez seja o meio de transporte que garante a maior autonomia para o indivíduo. Ela permite a andar em velocidades médias similares dos transportes motorizados presos nos congestionamentos nos horários de pico, sem gastos com combustíveis, seguros ou impostos. Por outro lado, é um dos elementos mais frágeis e desconsiderados do planejamento urbano, e convive constantemente com os desrespeitos e a possibilidade de acidentes (CACCIA, 2015, p.147)

---

<sup>45</sup> Fonte: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-10-22/london-clamps-down-on-toxic-vehicles-with-new-daily-fee>>. Acesso em: 24 out. 2017.

A cultura da bicicleta depende diretamente da infraestrutura disponibilizada para os ciclistas (SPECK, 2012). Bogotá destacou-se por criar desde a década de 1970 eventos para ciclistas envolvendo a comunidade e incentivando as pessoas a ocupar as ruas do centro<sup>46</sup>. Com o passar do tempo, o uso de bicicletas foi difundido por toda a sociedade, e hoje as ciclovias estão presentes em mais de 70% da cidade, e tornaram-se um convite aos turistas para percorrer e disfrutar sua cena urbana. Para comemorar os 500 anos da cidade, a prefeitura da capital colombiana irá construir uma estrada de 25 quilômetros denominada *El Quinto Centenario* exclusiva para as bicicletas<sup>47</sup>, interligando os 120 quilômetros de ciclofaixas já existentes.

Em Copenhague, “os muitos e francos convites para caminhar, permanecer e sentar no espaço urbano comum resultaram em um novo e notável padrão urbano: muito mais pessoas caminham e permanecem na cidade” (GEHL, 2013, p.13), e o modelo central foi estendido à periferia da cidade, onde as vias para veículos também estão sendo substituídas por praças e vias peatonais. Semáforos inteligentes mantêm o fluxo das ciclofaixas sempre sincronizado para os ciclistas, inclusive a remoção da neve em dias de inverno é priorizada nas ciclovias, antes das pistas dos automóveis. Há um serviço de empréstimo de bicicletas gratuito os usuários fazem um depósito que é restituído no instante da devolução nos bicicletários).

Em todo o mundo há várias cidades onde bicicletas e o tráfego de bicicletas não é uma proposta realista. É muito frio e gelado para bicicletas em algumas áreas, quente demais noutras. Em alguns lugares, a topografia é montanhosa e íngreme demais. Nessas condições, o tráfego de bicicletas não é uma opção realista. Mas há surpresas como São Francisco, onde se pode pensar que andar de bicicleta é impraticável devido aos morros. Entretanto, a cidade tem uma cultura ciclística forte e dedicada. A bicicleta também é bem popular em algumas das mais frias e das mais quentes cidades do mundo, porque levando em conta todos os fatores, mesmo aí, ao

---

<sup>46</sup> Fonte: Instituto Distrital de Recreación y Deporte de Bogotá  
<<http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/content/historia-de-la-ciclovía>>. Acesso em: 24 out. 2017.

<sup>47</sup> Fonte: Secretaria de Cultura, Recreación e Deporte de Bogotá  
<<http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/cultura-en-bici/bogotá-tendrá-avenida-para-bicicletas>>. Acesso em: 25 out. 2017.

longo do ano, existem muitos dias bons para pedalar (GEHL, 2013, p.182).

Outra possibilidade de requalificação das áreas centrais vem através de intervenções urbanas, que podem reestruturar a cena urbana permanentemente ou com instalações efêmeras, dando vitalidade e movimento e criando relações de interação social.

Para Allis (2016) intervenções urbanísticas tornam-se cartões postais da cidade, proporcionadas pelo seu impacto visual, reconfiguração espacial e de usos do ambiente, e sua conectividade com o turismo se dá pela oferta de atrações e paisagens turísticas, ou pelo *mix* de usos com atividades gastronômicas, eventos ou meios de hospedagem. Neste contexto, as dimensões de potencialidade consolidadas pela pesquisa podem ser aplicadas para qualificar espaços urbanos e criar alternativas de atração turística que possam ser compartilhadas entre moradores e visitantes.

Os projetos urbanos emergem como resposta a políticas urbanas assentadas em princípios empreendedoristas, de maneira que as intervenções são estratégias para subsidiar novas atividades produtivas da cidade contemporânea, onde o setor terciário se sobrepõe aos demais (...). Nesse sentido, o turismo, como parte do setor terciário, em decorrência do aumento da sua expressão e intensidade na sociedade de consumo contemporânea, surge também como um forte protagonista para justificar os grandes projetos urbanos (ALLIS, 2016, p.90).

Em Sevilha, o projeto do *Metropol Parasol* foi desenvolvido para criar um papel de articulação e identificação da cidade como destino cultural mundial. Situado na *Plaza de la Encarnación*, o espaço público compreende um museu arqueológico de ruínas mouriscas da Idade Média, um mercado público, a praça elevada e bares, restaurantes e um terraço panorâmico posicionados em monumentais guarda-sóis de estruturas de madeira com revestimento de poliuretano, unindo a história à contemporaneidade de inovação tecnológica (fig. 32).

Figura 32 – *Metropol Parasol*, Sevilha

Fonte: ARUP (2012)<sup>48</sup>.

As intervenções urbanas podem ser propostas pelas administrações públicas ou podem ser iniciativas feitas pela comunidade e por entidades com o apoio de organizações não governamentais. Em Paris as instalações provisórias são disponibilizadas aos residentes e também proporcionadas aos turistas, como as “praias” temporárias às margens do rio Sena e a *Bassin de La Villette*, instalando estruturas flutuantes com a oferta gratuita de piscinas de profundidades variáveis para crianças e adultos se banharem nas águas abertas do canal com a supervisão de salva-vidas (fig. 33).

---

<sup>48</sup> Disponível em: <[http://www.wood-works.ca/wp-content/uploads/content/ON/WSF/Adventures\\_in\\_Engineering\\_-\\_designing\\_the\\_iconic\\_Metropol\\_Parasol.pdf](http://www.wood-works.ca/wp-content/uploads/content/ON/WSF/Adventures_in_Engineering_-_designing_the_iconic_Metropol_Parasol.pdf)>. Acesso em: 27 out. 2017.

Figura 33 – *Paris Plages*

Fonte: Paris Official Website (2017)<sup>49</sup>.

Instalações efêmeras que interagem com a comunidade podem qualificar o ambiente, aumentar a identificação das pessoas com o lugar e possibilitar o convívio social e a atração de turistas para as experiências culturais e de lazer. O coletivo Basurama atua no mundo inteiro com intervenções urbanas voltadas para a interação social e conscientização ambiental, demonstrando em suas atividades culturais a produção excessiva de resíduos da sociedade de consumo contemporânea, a falta de visão sustentável e a especulação imobiliária, e busca reutilizar materiais descartáveis como pneus, *pallets*, sacolas e garrafas plásticas em seus projetos. Através de jogos, ações lúdicas e entretenimento, mobiliza as comunidades e cria novas relações de apropriação de espaços como viadutos e vazios urbanos, e convida os turistas a interagir com os residentes (fig. 34).

---

<sup>49</sup> Disponível em: <<https://en.parisinfo.com/paris-show-exhibition/135161/paris-plages>>. Acesso em 27 out. 2017.

Figura 34 – Basurama



Fonte: Basurama (2017)<sup>50</sup>.

Alterações na mobilidade urbana tem sido uma alternativa para o desenvolvimento socioeconômico das cidades. Em Buenos Aires, o Microcentro (centro histórico, financeiro e administrativo da capital argentina) foi reestruturado para priorizar o tráfego de pessoas a pé e de bicicleta, com a eliminação do trânsito de veículos em várias ruas, e demarcação de esquinas e entroncamentos com tintas reflexivas e ampliação do passeio público, aumentando a segurança dos pedestres e qualificando o espaço público (fig. 35).

---

<sup>50</sup> Disponível em: <[basurama.org](http://basurama.org)>. Acesso em: 27 out. 2017.

Figura 35 – Intervenções peatonais, Buenos Aires



Fonte: Desarrollo Urbano y Transporte de Buenos Aires (2017)<sup>51</sup>.

## 5.2 CONTRIBUIÇÕES E LIMITAÇÕES DA PESQUISA

Ao trazer as dimensões de potencialidade que foram consolidadas na pesquisa a esta conjuntura contemporânea, acredita-se que todos temos um papel significativo na construção de uma cidade dita *pulsante*, com uma cena urbana vibrante que nos acolha e da mesma forma, por sua qualidade formal e experiencial atrai novos empreendimentos, maior capital intelectual, inovações tecnológicas e também mais turistas.

Entende-se que a limitação encontrada ao pela pesquisa é a de que os índices pesquisados foram desenvolvidos por instituições europeias e norte-americanas, com propósitos de evidenciar as áreas urbanas e administrações públicas que contribuíram para a realização das determinadas pesquisas; portanto, os índices são primeiramente focados em ranquear as cidades sede destas instituições ou de colaboração financeira e/ou autoral das

---

<sup>51</sup> Disponível em: <<http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad/intervenciones-peatonales>>. Acesso em: 27 out. 2017.

classificações, recordando que as primeiras cidades globais vêm divulgando sua reputação, seus feitos e iniciativas desde a criação das emissoras de telecomunicação, corroborando para a notoriedade encontrada nos relatórios investigados.

Em segundo lugar, ressalva-se que as cidades da Europa e Estados Unidos, e depois as cidades mais expressivas da Ásia e da Oceania, em aspectos econômicos e políticos, continuam a se destacar nos devidos rankings acima das urbes da América Latina e do continente africano, e esta restrição aos dados e investigações, indica que apesar dos índices pesquisarem relações de qualidade de vida, sustentabilidade e interações culturais, a visão das pesquisas privilegia as cidades centradas nas regiões financeiramente mais influentes.

Esta investigação apontou formas de potencializar o turismo e o urbano, e o capital humano é com certeza indispensável para o desenvolvimento das cidades. Na atualidade, vivemos em um momento de grandes inovações, acessibilidade e conectividade às informações e evoluções tecnológicas. Os smartphones e aplicativos são presentes e influenciam o comportamento e as decisões das pessoas. Uber, Cabify e outros serviços estão modificando completamente a mobilidade do trânsito e a maneira que as pessoas se deslocam e influencia diretamente a habitabilidade dos centros urbanos. O Airbnb veio para transformar a relação entre os meios de hospedagem e os futuros hóspedes, e com certeza estas novas facilidades e as próximas que surgirão em breve não podem ser ignoradas pelas cidades que esperam se destacar no cenário mundial. O turismo, da mesma forma, deve estar preparado para se adaptar às inovações e aos novos modelos de serviço com a maior agilidade possível.

A economia é, certamente, a dimensão mais explorada pelas administrações públicas e corporações para o desenvolvimento financeiro, no entanto se esta potencialidade for desenvolvida sem a abordagem conjunta das demais, as interferências negativas podem sobressair ao crescimento econômico, e a governança deve ser a mediadora desta interlocução. Os estudos ilustrados apontam que cidades que investem na sustentabilidade,

no bem-estar e no turismo estão simultaneamente investindo no desenvolvimento econômico, ampliando suas finanças e reduzindo os custos com medicação, tratamentos de saúde e nos níveis de poluição e ruídos.

A qualidade de vida dos usuários de qualquer cidade é essencial para que todos queiram morar, visitar e permanecer por mais tempo neste local, consumindo as experiências proporcionadas pela cena urbana, gerando divisas e possibilitando maior renda e interação sociocultural. Uma cidade que transmita sensação de segurança, com ambientes arborizados, oferta acessível de verdes urbanos, áreas vibrantes com atrativos culturais e gastronômicos, pode gerar espontaneamente áreas de potencial turístico, e ainda assim ser disfrutadas pelos habitantes sem sofrer com a sazonalidade. Entende-se que o turismo é um elemento importante para fazer a união entre as dimensões, e assim possibilitar que a cena urbana seja qualificada e seja um atrativo turístico e convidativo para todos que consumem as experiências culturais, sociais e de entretenimento no ambiente urbano.

A análise das cidades globais deve ser levada em consideração pelo poder de atratividade turística e de concentração de capital intelectual e financeiro, entretanto deve-se valorizar a individualidade de cada centro urbano e valorizar as características que são importantes para a comunidade, engajando os residentes à atividade turística sem replicar um modelo específico de uma cidade global, e sim adaptar à realidade da identidade local. A economia criativa, as intervenções urbanas efêmeras e a valorização do pedestre e da dimensão humana são exemplos de iniciativas globais que podem vir de encontro à qualificação do turismo e da urbanidade, e que podem ser dimensionadas de acordo à escala de qualquer cidade do planeta, e gerando benefícios ao bem-estar e à sustentabilidade no tripé do desenvolvimento ambiental, econômico e social.

O turismo urbano é somente uma das alternativas que se pode usar para vir ao encontro do estado da arte determinado, tendo maior interferência se estiver conectado aos esforços coletivos de como pensar a cidade na sua dimensão humana. Neste aspecto, é importante que as administrações públicas estejam propensas ao diálogo com a comunidade, ouvindo as

necessidades e projetando a cidade no futuro, sem acarretar consequências ao meio ambiente ou ao desenvolvimento socioeconômico.

É preciso cada vez mais unir os estudos de técnicos responsáveis com as instituições acadêmicas e empresas de pesquisa em busca de conhecimento e informações que entendam a condição urbana atual, comparar com modelos de projetos de cidade implantados para utilizar como referência e adaptar à realidade local. No entanto, não devemos colocar toda a responsabilidade nas mãos dos governantes, ou de empresas privadas, se queremos viver com mais qualidade de vida, também precisamos fazer a nossa parte e participar ativamente das decisões e propor iniciativas para melhorar a nossa convivência com os usuários permanentes e temporais da cidade.

Acredita-se que este trabalho pode contribuir para pesquisas futuras no tema e na constituição de planejamentos urbanísticos e de turismo, e entende-se que a investigação realizada, através da interdisciplinaridade do assunto, só abriu as portas para ampliar as discussões em torno do tema. Espera-se que ocorra uma mudança de paradigma onde o pedestre possa ser priorizado, e que a tríade “mobilidade urbana, diálogo e turismo” esteja sempre em evidência na agenda de prioridades das comunidades, políticas públicas e iniciativas privadas.

## REFERÊNCIAS

- ALLIS, Thiago. **Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo**. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2012. Disponível em: <[http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-02072012-140450/publico/tese\\_thiago.pdf](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-02072012-140450/publico/tese_thiago.pdf)>. Acesso em: 29 set. 2016.
- ALLIS, Thiago. O Turismo como mote para os grandes projetos urbanos: a versão paulistana. In: VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (org.). **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri, SP: Manole, 2016, p. 85-110.
- ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Emília. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002.
- Arcadis, **Sustainable Cities Index 2015**. Disponível em: <<https://s3.amazonaws.com/arcadis-whitepaper/arcadis-sustainable-cities-index-report.pdf>>. Acesso em: 09 ago. 2016.
- ARISMENDI, Hernando Bejarano; TORRES, María E. Arroyave; OSPINA, Martha E. Saldarriaga; RAMÍREZ, Carlos A. Urrego; MUÑOZ, Diego A. González. El turismo urbano como oferta turística alternativa en Medellín: comportamientos espaciales de la ciudad como destino turístico. **Revista Humanismo y Sociedad**. v. 5, n.1, p. 8-16, 2017.
- ARUP. **Cities Alive Towards a Walking World**. Londres: 2016. Disponível em: <[https://www.arup.com/-/media/arup/files/pdf-downloads/cities-alive\\_towards-a-walking-world\\_poster.pdf](https://www.arup.com/-/media/arup/files/pdf-downloads/cities-alive_towards-a-walking-world_poster.pdf)>. Acesso em: 29 set. 2017.
- ASCHER, Kate; UFFER, Sabina. The High Line Effect. In: **Council on Tall Buildings and Urban Habitat**. New York: Global Interchanges, 2015. Disponível em: <<http://global.ctbuh.org/resources/papers/download/2463-the-high-line-effect.pdf>> <http://global.ctbuh.org/resources/papers/download/2463-the-high-line-effect.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2017.
- ASHWORTH, Gregory. Urban Tourism: An Imbalance in Attention. In: COOPER, C. **Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management**. Londres: Bellhaven, 1989.
- A.T. Kearney, **Global Cities 2016**. Disponível em: <<https://www.atkearney.com/documents/10192/8178456/Global+Cities+2016.pdf/8139cd44-c760-4a93-ad7d-11c5d347451a>>. Acesso em: 08 de julho de 2016.
- AZEVEDO, Ana Maria Barbosa. **Cartões de cidade e a experiência turística nos destinos urbanos**. Dissertação – Mestrado em Turismo. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2011.
- BANDEIRA, Milena Berthier. Cidade turística e seus imaginários: O olhar da imprensa especializada. **Revista Rosa dos Ventos**. n. 5, v. 3, jul-set 2013.

CACCIA, Lara Schmitt. **Mobilidade Urbana: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2015.

CARAPINHA, Aurora. **Da leveza da cidade. Monumentos**. Revista Semestral de Edifícios e Monumentos. n. 26, Abril, 2007

CARLOS, Ana Fani Alessandri; FARIA, C. S. de; SANTOS, C. R. S. dos; VOLOCHKO, D.; RIBEIRO, F. V.; ALVES, G. A.; PADUA, R. F. de; SAMPAIO, R. A.; SCIFONE, S. **Crise Urbana**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2015. 192 p.

CARVALHO, Mariana Aldrigui. **Cidade Global, Destino Mundial: Turismo Urbano em São Paulo**. 2011. 200f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-31052012-142327/pt-br.php>>. Acesso em: 10 jul. 2016.

CARVALHO, Paulo. Cidades e Valorização Paisagística de Frentes Aquáticas. **Biblos**. Coimbra: Faculdade de Letras, v. 6, p. 327-338, 2008.

CASTELLO, Lineu. **A percepção de lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo**. Porto Alegre: PROPARG-UFRGS, 2007.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede – A era da informação: economia, sociedade e cultura**, v.1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CHRISTALLER, Walter. **Central places in Southern Germany**. Prentice-Hall/Englewood Cliffs, 230p, 1966.

CASTELLS, Manuel; BORJA, Jordi. As cidades como atores políticos. **Novos estudos – Cebrap**. n.45, p 152-166, 1996. Disponível em: <[http://forumeja.org.br/sites/forumeja.org.br/files/CASTELLS,%20Manuel%20%20BORJA,%20Jordi.%20As%20cidades%20como%20atores%20pol%C3%ADticos.%20Novos%20Estudos.%20CEBRAP%20N.%C2%BA%2045,%20julho%201996.%20\(pp.152-166\)\\_0.pdf](http://forumeja.org.br/sites/forumeja.org.br/files/CASTELLS,%20Manuel%20%20BORJA,%20Jordi.%20As%20cidades%20como%20atores%20pol%C3%ADticos.%20Novos%20Estudos.%20CEBRAP%20N.%C2%BA%2045,%20julho%201996.%20(pp.152-166)_0.pdf)>. Acesso em: 18 out. 2017.

Centre for Liveable Cities. **Liveable & Sustainable Cities: A Framework**. Singapore: Civil Service College, 2014. Disponível em: <[https://www.clc.gov.sg/documents/books/clc\\_cscliveable&sustainablecities.pdf](https://www.clc.gov.sg/documents/books/clc_cscliveable&sustainablecities.pdf)>. Acesso em: 14 out. 2017.

Ciuty of New York. **PlaNYC Progress Report 2014: a Greener, Greater New York: a Stronger, More Resilient New York**. New York: Mayor's Office of Long-Term Planning and Sustainability, 2014.

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N). **Agenda Regional de Turismo: Plano de Acção para o Desenvolvimento Turístico do Norte de Portugal**, Porto, 2008.

DELIBASIC, Ratka; KARLSSON, Patrik; LORUSSO, Alberto; RODRIGUEZ, Alfredo; YLIRUUSI, Hannamaria. (2008). **Quality of life and tourism in Budečsko**: The Budeč area, Czech Republic. Master of Science in Environmental Management and Policy IIIIEE, Lund University, Sweden, 2008. Disponível em: <[http://www.cenia.cz/\\_C12572160037AA0F.nsf/\\$pid/CPRJ6WECYXIH/\\$FILE/SED%20Budec%20final%20report.pdf](http://www.cenia.cz/_C12572160037AA0F.nsf/$pid/CPRJ6WECYXIH/$FILE/SED%20Budec%20final%20report.pdf)>. Acesso em: 21 out. 2017.

DONALD, Betsy. Economic Competitiveness and Quality of Life In City Regions: A Review of the Literature. **Human Resources Development Canada**, 2001.

EDWARDS, Deborah; GRIFFIN, Tony; HAYLLAR, Bruce. Urban Tourism Research: Developing an Agenda. In: **Annals of Tourism Research**, v. 35, n.4, 2008.

EISENHARDT, K. M. Building Theories from Case Study Research. **The Academy of Management Review**, v. 14, n. 4, p. 532-550, 1989.

FAHEY, Tony; NOLAN, Brian; WHELAN, Christopher T. **Monitoring quality of life in Europe**, Dublin: European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, 2003. Disponível em: <<http://edz.bib.uni-mannheim.de/www-edz/pdf/ef/02/ef02108en.pdf>>. Acesso em: 05 out. 2017.

FAINSTEIN, Susan S. & HARLOE, Michael. Ups and Downs in the Global City: London and New York at the New Millenium. In: BRIDGE, Gary & WATSON, Sophie. **A Companion to the City**. Oxford: Blackwell Publishing, 2003.

FAULHABER, Lucas; AZEVEDO, Lena; BALTAR, Luiz (fotógrafo). **SMH 2016: Remoções no Rio de Janeiro Olímpico**. Mórula, Rio de Janeiro, 2015.

FERRAZ, Valéria de Souza. **Hospitalidade urbana em grandes cidades**. Tese de doutorado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Estado de São Paulo, 265p. São Paulo, 2013

FLETCHER, J. The economic impact of tourism. Cap.7. In: FLETCHER, J.; FYALL, A.; GILBERT, D.; WANHILL, S. (orgs.) **Tourism: Principles and practices**. 5.ed. Harlow: Pearson, 2013.

FLORIDA, Richard. **The Rise of the Creative Class — Revisited**, New York: Basic Books, 2012.

FONSECA FERREIRA, António. **Gestão Estratégica de Cidades e Regiões**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2005.

FRIEDMANN, John. The World City Hypothesis. **Development and Change**, v.17, p. 69–83, Jan. 1986. Disponível em: <[https://new.vk.com/doc5235947\\_199788348?hash=f48c094926342dcf67&dl=03ad6a96f86058ce5d](https://new.vk.com/doc5235947_199788348?hash=f48c094926342dcf67&dl=03ad6a96f86058ce5d)>. Acesso em: 26 jul. 2016.

GASTAL, Susana. **Alegorias Urbanas: O passado como subterfúgio**. Campinas, SP: Papyrus, 2006.

GASTAL, Susana; OSMAINSCHI, Ramon. Ciudades Globales: Rankings y posibilidades para el Turismo. **Estudios y Perspectivas en Turismo**, v.26, n.2. 2017. Disponível em: <<http://www.estudiosenturismo.com.ar/PDF/V26/N02/v26n2a10%20.pdf>>. Acesso em: 03 abr. 2017.

GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.  
GHIONE, Roberto. Transformação social e urbanística de Medellín. **Minha Cidade**. São Paulo: Vitruvius, a.14, n.166.07, maio 2014. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.166/5177>>. Acesso em: 25 set. 2007.

GLAESER, Edward. **Os centros urbanos, a maior invenção da humanidade**: como as cidades nos tornam mais ricos, inteligentes, saudáveis e felizes. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

Globalization and world Cities Research Network. **Mapping Connectedness of Global Cities**:  $\alpha$ ,  $\beta$  and  $\gamma$  tiers. Disponível em: <<http://www.lboro.ac.uk/gawc/visual/globalcities2010.pdf>>. Acesso em: 08 jul. 2016.

Global Innovation Agency 2thinknow, **Innovation Cities Index 2015**. Disponível em: <<http://www.innovation-cities.com/innovation-cities-index-2015-global/9609>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

GOLDEMBERG, Mirian. **A arte de pesquisar**. Ed. Record, Rio de Janeiro, 2004.

GRINOVER, Lúcio. **A hospitalidade, a cidade e o turismo**. São Paulo, Aleph, 2007.

GUNN, Philip; VAN WILDERODE, Daniel. Os sentidos múltiplos de urbanização e forma urbana numa “época de globalização”. In: SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **Globalização e estrutura urbana**. São Paulo: HUCITEC: FATESP, 2004.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes**. Martins Fontes, São Paulo, SP, 2014.

HARVEY, David. The right to the city. **New Left Review**, v. 53 (set-out), p. 23-40, 2008. Disponível em: <<https://newleftreview.org/11/53/david-harvey-the-right-to-the-city>>. Acesso em: 17 out. 2017.

HAYLLAR, Bruce; GRIFFIN, Tony; EDWARDS, Deborah. **City Spaces, Tourist Places** – Urban Tourism Precincts. Londres: Elsevier (BH), 2008.

HENRIQUES, Eduardo Brito. A cidade, destino de turismo. **Revista da Faculdade de Letras - Geografia**. Porto, s.1, v.19, 2003, p. 163-172.

HERCULANO, Selene; PORTO, Marcelo Firpo de Souza; FREITAS, Carlos Machado (org.). **Qualidade de Vida & Riscos Ambientais**. Niterói: EdUFF, 2000.

HUBERMAN, Leo. **História da riqueza do homem**. LTC, 2011.

IESE Business School, **IESE Cities in Motion 2016**. Disponível em: <[http://www.iese.edu/research/pdfs/ST-0396-E.pdf?\\_ga=1.45707556.1053135001.1468463652](http://www.iese.edu/research/pdfs/ST-0396-E.pdf?_ga=1.45707556.1053135001.1468463652)>. Acesso em: 09 ago. 2016.

JACOBS, Jane. **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961.

JANSEN-VERBEKE, M. Leisure + Shopping = Tourism product mix. In: ASHWORTH, G. and GOODALL, B. (ed). **Marketing Tourism Places**. Londres: Routledge, 1988.

Jones Lang Lasalle, Cities Research Center 2015, **Globalisation and Competition: The New World of Cities**. Disponível em: <<http://www.jll.com/Research/jll-new-world-of-cities-globalisation-and-competition-2015.pdf> >. Acesso em: 09 ago. 2016.

Jones Lang Lasalle, Cities Research Center 2015, **The Business of Cities 2015**. Disponível em: <<http://www.jll.com/Research/jll-business-of-cities-report.pdf>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

JUDD, Dennis R. El Turismo Urbano y la geografía de la ciudad. **Revista EURE**, v. 29, n. 87, p. 51-62. Santiago, set. 2003. Disponível em: <<http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1285/382> >. Acesso em: 29 dez. 2016.

KARSKI, A. **Urban tourism: a key to urban regeneration?** *The Planner*, 1990, 76(13), 15 – 17.

KIM, Kyungmi. **The effects of tourism impacts upon quality of life residents in the community**. Dissertation – Hospitality and Tourism Management. Virginia: Virginia Polytechnic Institute and State University, Blacksburg, 2002. Disponível em: <[https://vtechworks.lib.vt.edu/bitstream/handle/10919/29954/Title\\_and\\_Text.pdf?sequence=1](https://vtechworks.lib.vt.edu/bitstream/handle/10919/29954/Title_and_Text.pdf?sequence=1)>. Acesso em: 16 out. 2017.

KING, Anthony. **Global Cities: post-imperialism and the internacionalization of London**. London/New York, Routledge, 1991.

LAW, Christopher M. **Urban Tourism: Attracting Visitors to Large Cities.** Londres: Mansell Publishing Ltd, 1993.

LAWLOR, Ellis. **The pedestrian pound: The business case for better streets and places.** United Kingdom: Living Streets, 2014. Disponível em: <[https://www.livingstreets.org.uk/media/1391/pedestrianpound\\_fullreport\\_web.pdf](https://www.livingstreets.org.uk/media/1391/pedestrianpound_fullreport_web.pdf)>. Acesso em: 17 ago. 2017.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2004 (1968).

LEFEBVRE, Henri. **The production of space.** Mielen: Blackwel, 1991.  
Long Finance, Y/Zen Group, **Global Financial Centres Index Mar. 2016.** Disponível em: <<http://www.longfinance.net/global-financial-centre-index-19/992-gfci-19.html>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

LEINGERGER, Christopher B.; RODRIGUEZ, Michael. **Foot Traffic Ahead: Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metros 2016.** Washington D.C.: George Washington University, Center for Real State and Urban Analysis, 2016. Disponível em: <<http://cdn.plataformaurbana.cl/wp-content/uploads/2016/08/foot-traffic-ahead-2016.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2017.

LERNER, Jaime. In: GEHL, Jan. **Cidade Para Pessoas.** São Paulo: Perspectiva, p. XII-XIII, 2013.

LEVERE, Michael. **The Highline Park and Timing of Capitalization of Public Goods.** Working paper. San Diego: University of California, Department of Economics, 2014. Disponível em: <[http://econweb.ucsd.edu/~mlevere/pdfs/highline\\_paper.pdf](http://econweb.ucsd.edu/~mlevere/pdfs/highline_paper.pdf)>. Acesso em: 22 out. 2017.

LOPES, Ernâni Rodrigues (coord.). **Portugal Desafios nos Alvores do Século XXI: A Constelação do turismo na economia portuguesa.** Editora Sol, SAER, Lisboa, 2010.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MALECKI Edward J. Creativity: Who, How, Where?. In: MEUSBURGER, Peter, GLÜCKLER Johannes, el MESKIOUI, Martina. (eds) **Knowledge and the Economy.** Dordrecht: Springer, Knowledge and Space (Klaus Tschira Symposia), v. 5, p.79-94, 2013. Disponível em: <<file:///D:/Downloads/Knowledge-and-the-Economy-Klaus-Tschira-Symposia-Knowledge-and-Space-Volume-5.pdf>>. Acesso em: 13 out. 2017.

Martin Prosperity Institute Rotman School of Management. **The Global Creativity Index 2015.** Toronto: University of Toronto, 2015. Disponível em: <<http://martinprosperity.org/media/Global-Creativity-Index-2015.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2017.

MARTINS, Isabel Cristina Guimarães. **Os Territórios da Qualidade de Vida no Porto**: Uma avaliação das disparidades intra-urbanas. Tese de doutorado. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto (Geografia Humana), 2011. Disponível em: <<https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/57333/2/TESEDOUTISABELMARTINS000147396.pdf>>. Acesso em: 02 out. 2016.

Mastercard, **2015 Global Destination Cities Index**. Disponível em: <<https://newsroom.mastercard.com/wp-content/uploads/2015/06/MasterCard-GDCI-2015-Final-Report1.pdf>>. Acesso em: 09 ago. 2016.

McGINN, Dave. The High Line Effect: Why cities around the world (including Toronto) are building parks in the sky. **The Globe and Mail**, Toronto, 01 oct. 2014 – Disponível em: <<https://beta.theglobeandmail.com/life/home-and-garden/architecture/the-high-line-effect-why-cities-around-the-world-including-toronto-are-building-parks-in-the-sky/article20877673/?ref=http://www.theglobeandmail.com&>>.

Mercer, **2016 Quality of Living Rankings**. Disponível em: <[https://www.imercer.com/content/mobility/rankings/index.html?mkt\\_tok=eyJpIjoiT1dGak5tRmtOakkwTm1ZNSIsInQiOiJvb3FmNmIKYmpFaTROZnhCck05RGt0R1dpQXA0SVJcL1wvZ3E4Zml5N3ZCaHV4WnB1YzJDanZSNVQ3OGNzdlwvRzRHZ2k3MnJaOHJwdVNXUFhwUGZ1MXUyZihNd1drcHE4dTlac1NnVXIhdHIFND0ifQ%3D%3D](https://www.imercer.com/content/mobility/rankings/index.html?mkt_tok=eyJpIjoiT1dGak5tRmtOakkwTm1ZNSIsInQiOiJvb3FmNmIKYmpFaTROZnhCck05RGt0R1dpQXA0SVJcL1wvZ3E4Zml5N3ZCaHV4WnB1YzJDanZSNVQ3OGNzdlwvRzRHZ2k3MnJaOHJwdVNXUFhwUGZ1MXUyZihNd1drcHE4dTlac1NnVXIhdHIFND0ifQ%3D%3D)>. Acesso em: 09 ago. 2016.

MONTEIRO, Charles. Entre História Urbana e História da Cidade: Questões e Debates. **Oficina do Historiador**, Porto Alegre, EDIPUCRS, v.5, n.1, jan./jun 2012, p. 101-112. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/oficinadohistoriador/article/view/11835/8320>>. Acesso em: 27 dez. 2016.

Naciones Unidas / UNWTO. (s.d.). **Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo**. Madrid / Nueva York: Naciones Unidas, 2008.

NACKE, Otto. Informetrie: Ein neuer Name fur eine neue Disziplin. **Nachrichten fur Dokumentation**, v. 30, n. 6, p. 219-226, 1979.

NUSSBAUM, Martha; SEN, Amartya (eds.). **The Quality of Life**. Clariton Paperbacks, 1993.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE TURISMO. **Guia de desenvolvimento do turismo sustentável**. Tradução de Sandra Netz. Porto Alegre: Bookman, 2003. 168p.

PARK, Robert. **On Social Control and Collective Behavior**. Chicago: University Press, 1967.

PASQUINELLI, Cecilia. Building from scratch? An “inner connectivity” framework for soft urban tourism development, **International Journal of Tourism Cities**, v. 2, n. 3, p. 248 – 256, 2016.

PERDUE, R. R.; LONG, P. T.; GUSTKE, L. D. **The effect of tourism development on objective indicators of local quality of life.** Tourism: Building credibility for a credible industry. Paper presented at the The 22nd Annual TTRA Conference, Travel and Tourism Research Association, Salt Lake City, UT, 1991.

PriceWaterhouseCoopers, **Cities of Opportunity 2014.** Disponível em: <<http://www.pwc.com/us/en/cities-of-opportunity/2014/assets/cities-of-opportunity-2014.pdf>>. Acesso em: 12 jul. 2016.

PUCZKO, László; SMITH, Melanie. Tourism-specific Quality-of-life Index: The Budapest model. In M. Budruk & R. Phillips (Eds.). **Quality-of-life Community Indicators for Parks, Recreation and Tourism Management.** Dordrecht: Springer, Social Indicators Research Series, v. 43, p. 163-183, 2001.

REIS, A. C. F. e KAGEYAMA, P. **Cidades Criativas: Perspectivas.** São Paulo: Garimpo de Soluções, 2011.

RICHARDS, Greg. Review article: creativity and tourism in the city. **Current Issues in Tourism**, v. 17, n. 2, p. 119-144, 2013.

ROGERS, Ben. In defence of the realm: 10 principles for public space. In: BROWN, Richard; HANNA, Kat; HOLDSWORTH, Rachel (eds.). **Making Good – shaping places for people.** Londres: Centre for London, 2017. Disponível em: <[http://www.centreforlondon.org/wp-content/uploads/2017/02/CFLJ5081\\_collection\\_essay\\_placemaking\\_0217\\_WEB.pdf](http://www.centreforlondon.org/wp-content/uploads/2017/02/CFLJ5081_collection_essay_placemaking_0217_WEB.pdf)>. Acesso em: 22 out. 2017.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade?** São Paulo: Brasiliense, 1995.

ROLNIK, Raquel. In: FAULHABER, Lucas; AZEVEDO, Lena; BALTAR, Luiz (fotógrafo). **SMH 2016: Remoções no Rio de Janeiro Olímpico.** Mórula, Rio de Janeiro, p. 9-13, 2015.

ROMER, Paul. Increasing Returns and Long-run Growth. **Journal of Political Economy**, v.94, n.5, p. 1002–1037, 1986.

SALGUEIRO, Valéria. Grand Tour: uma contribuição à historia do viajar por prazer e por amor à cultura. **Rev. Bras. Hist.**, São Paulo, v. 22, n. 44, p. 289-310, 2002. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-01882002000200003&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882002000200003&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 13 abr. 2016.

SANTOS, Milton. **O novo mapa do mundo – Fim de Século e Globalização.** 4 ed. São Paulo: Annablume, Hucitec & Anpur, 2002 (15-22).

SASSEN, Saskia. **The global city:** New York, London, Tokyo. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1991.

SASSEN, Saskia; ROOST, Frank. The city – strategic site for the global entertainment industry. In: JUDD, Dennis; FAINSTEIN, Susan. *The Tourist City*. New Haven: Yale University Press, 1999.

Siemens AG, **The Green City Index 2012**. Disponível em: <[https://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex\\_international/all/en/pdf/gci\\_report\\_summary.pdf](https://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/gci_report_summary.pdf)>. Acesso em: 19 jul. 2016.

SILVA, Ana Marina Ribeiro. **Requalificação Urbana: O exemplo da intervenção Polis em Leiria**. Dissertação de Mestrado em Geografia, especialidade em Ordenamento do Território e Desenvolvimento. Coimbra: Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras, 2011.

SPECK, Jeff. **Walkable City: how downtown can save America, one step a time**. New York: North Point Press, 2012.

SHAMSUDDIN, Shuhana.; HASSAN, Nur Rasyqah Abu; BILYAMIN, Siti Fatimah Ilani. Walkable environment in increasing liveability of a city. **Procedia – Social and Behavioral Sciences**, v. 50, p. 167-178, 2012.

SKEVINGTON, S. M., LOTFY, M., O'CONNELL, K. A. The World Health Organisation's WHOQOL-BREF quality of life assessment: Psychometric properties and results of the international field trial. A report from the WHOQOL Group. **Quality of Life Research**, v. 13, p. 299-310, 2004. Disponível em: <<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.463.2578&rep=rep1&type=pdf>>. Acesso em: 17 out. 2017.

SMITH, Adam. **An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations**. Editado por SOARES, Sálvio Marcelo. Lausanne: MetaLibri Digital Library. 2007. Disponível em: <[https://www.ibiblio.org/ml/libri/s/SmithA\\_WealthNations\\_p.pdf](https://www.ibiblio.org/ml/libri/s/SmithA_WealthNations_p.pdf)>. Acesso em: 18 out. 2017.

SOUZA, Rosangela Silva. **Uma investigação sobre as teorias da cidade mundial, cidade global, cidade pós-moderna e sua relação com a cidade de São Paulo**. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-11122009-113320/pt-br.php>>. Acesso em: 26 jul. 2016

TAYLOR, Peter J. World cities and territorial states under conditions of contemporary globalization. **Political Geography**, 19, p.5-32, Out. 2000. Disponível em: <[http://www.elsevier.com/locate/jprg/2000\\_World\\_cities\\_and\\_territorial\\_states\\_under\\_conditions\\_of\\_contemporary\\_globalization.pdf](http://www.elsevier.com/locate/jprg/2000_World_cities_and_territorial_states_under_conditions_of_contemporary_globalization.pdf)>. Acesso em: 25 jul. 2016.

The Economist Intelligence Unit, **A Summary of the Liveability Ranking and Overview**, August 2014. Disponível em: <[http://pages.eiu.com/rs/eiu2/images/Liveability\\_rankings\\_2014.pdf](http://pages.eiu.com/rs/eiu2/images/Liveability_rankings_2014.pdf)>. Acesso em: 09 ago. 2016

The Mori Memorial Foundation, Institute for Urban Strategies, **Global Power City Index 2015**. Disponível em: <[http://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2015\\_en.pdf](http://www.mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2015_en.pdf)>. Acesso em: 09 ago. 2016.

Times Square Official Site. **Pedestrian Counts**. New York: 2017. Disponível em: <<http://www.timessquarenyc.org/do-business-here/market-facts/pedestrian-counts/index.aspx>>. Acesso em: 26 out. 2017.

TUAN, Yi-Fu. **Space and Place: The Perspective of Experience**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1977.

United Nations. **United Nations Framework Convention on Climate Change: Handbook**. Halesworth, UK: UNFCCC, 2006. Disponível em: <<https://unfccc.int/resource/docs/publications/handbook.pdf>>. Acesso em: 03 out. 2016.

United Nations. **Adoption of the Paris Agreement**. Paris: UNFCCC, 2015. Disponível em: <<https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf>>. Acesso em: 20 ago. 2017.

United Nations. **World Urbanization Prospects: The 2014 Revision**, (ST/ESA/SER.A/366). Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2015. Disponível em: <<https://esa.un.org/unpd/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2016

United Nations. **The United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development – Habitat III** (Documentos temáticos). Quito: UN-HABITAT, 2016. Disponível em: <<http://habitat3.org/the-new-urban-agenda/documents/issue-papers/>>. Acesso em: 26 set. 2017.

United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT). **State of the world's cities 2012/2013: Prosperity of Cities**. Malta: UN-HABITAT, 2012. Disponível em: <<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/745habitat.pdf>>. Acesso em: 19 jul. 2016.

WALL, Geoffrey; MATHIESON, Alister (2006), **Tourism: change, impacts and opportunities**. England, Prentice Hall, p. 8-27.

WHYTE, William H. **The Social Life of Small Public Spaces**. New York: Project for public spaces, 1980. Disponível em: <<http://www.arch.mcgill.ca/prof/luka/urbandesignhousing/temp/shaver2015/kuIturforum/Whyte1980-2000-excerpts1.pdf>>. Acesso em: 02 out. 2017.

World Tourism Organization. **Global Report on The Power of Youth Travel**. Madri: UNWTO, 2016. Disponível em: <[http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/wyse\\_powerofyouthtravel.pdf](http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/wyse_powerofyouthtravel.pdf)>. Acesso em: 19 out. 2017.

VANDERMEY, Albert. Assessing the importance of urban tourism: conceptual and measurement issues. **Tourism Management**, 1984, p. 123-135.

VARGAS, Heliana Comin. **Turismo nos grandes centros urbanos** – Texto publicado nos anais do IV Encontro Nacional de Turismo, Joinville, SC, 2000.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço Terciário – O Lugar a Arquitetura e a Imagem do Comércio**. São Paulo: Ed. Senac, 2001.

VARGAS, Heliana Comin; PAIVA, Ricardo Alexandre (org.). **Turismo, arquitetura e cidade**. Barueri, SP: Manole, 2016.

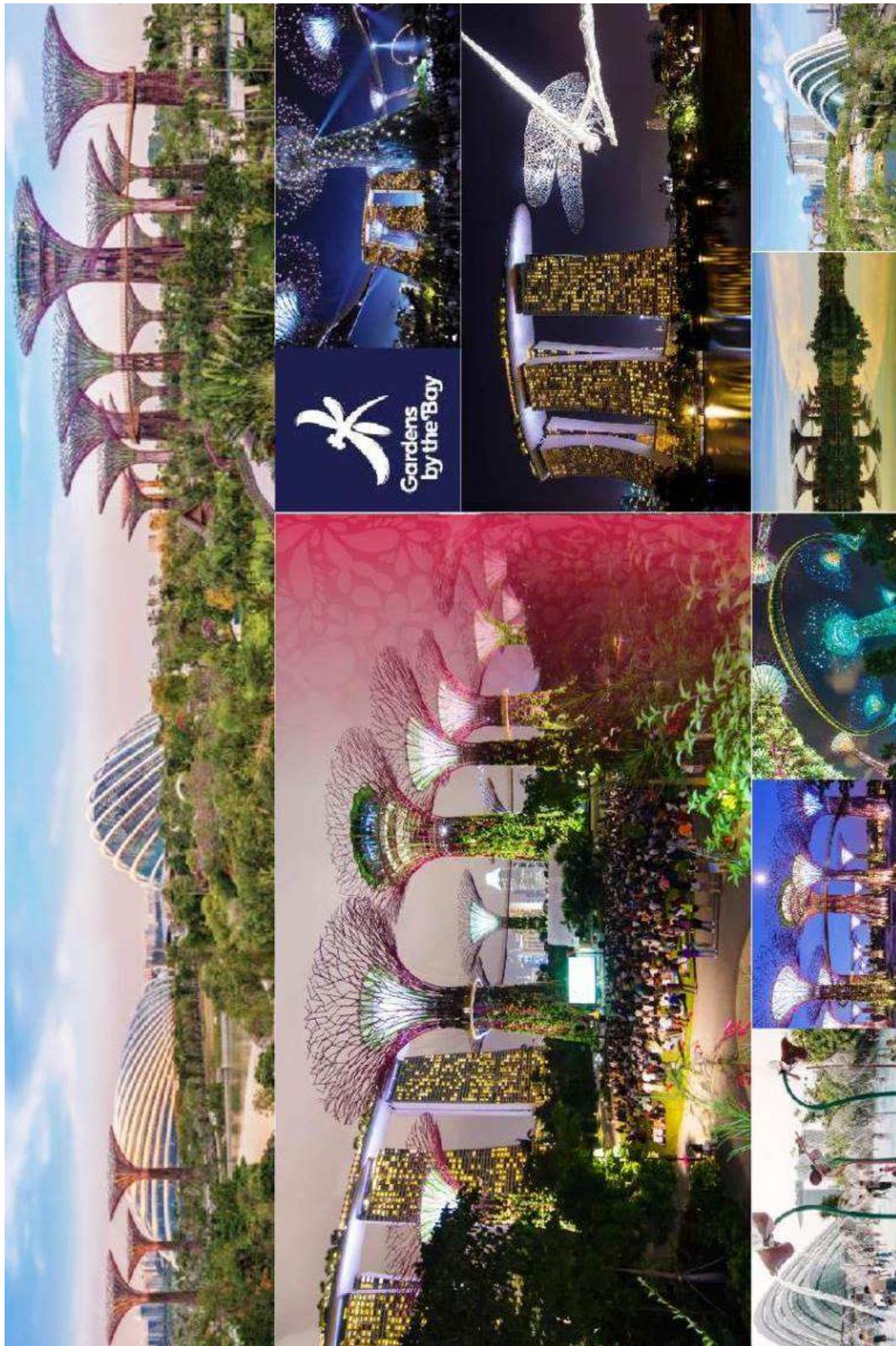
VESENTINI, José William. **A Capital da Geopolítica**. São Paulo: Ed. Ática, 1986.

VOSS, Chris; TSIKRIKTSIS, Nikos; FROHLICH, Mark. Case research in operations management. **International Journal Of Operations & Production Management**, v. 22, n. 2, p. 195-219, 2002

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: planejamento e métodos**. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.

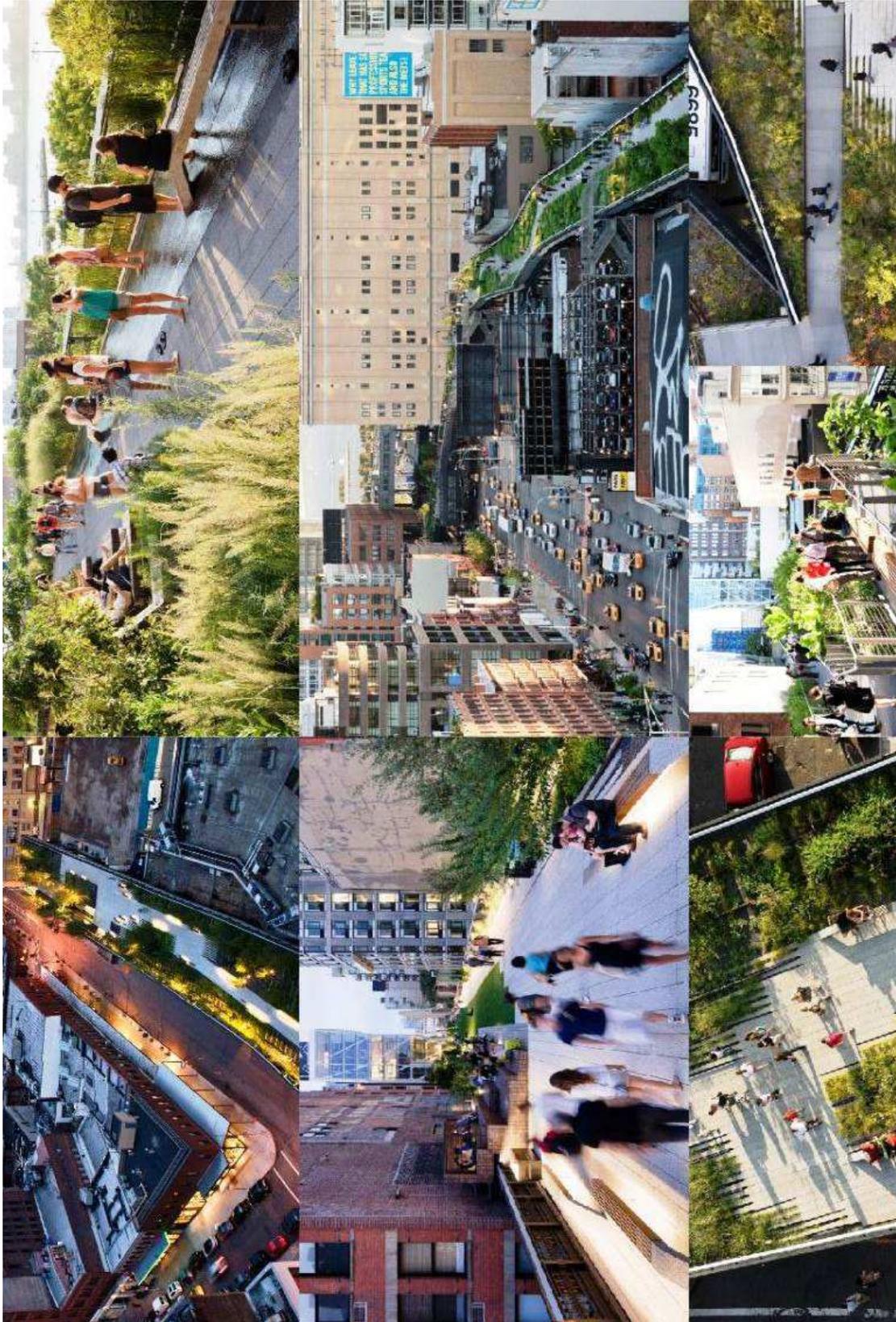
YUAN, Lim Lan; YUEN, Belinda; LOW, Christine (eds.). **Urban Quality of Life: Critical issues and options**. Singapore: National University of Singapore, 1999.

ZANELLI, J. C. Pesquisa qualitativa em estudos da gestão de pessoas. **Estudos da Psicologia**, n. 7, p. 79-88, 2002.

**ANEXO 1 – CADERNO DE IMAGENS***Gardens By The Bay - Singapura*

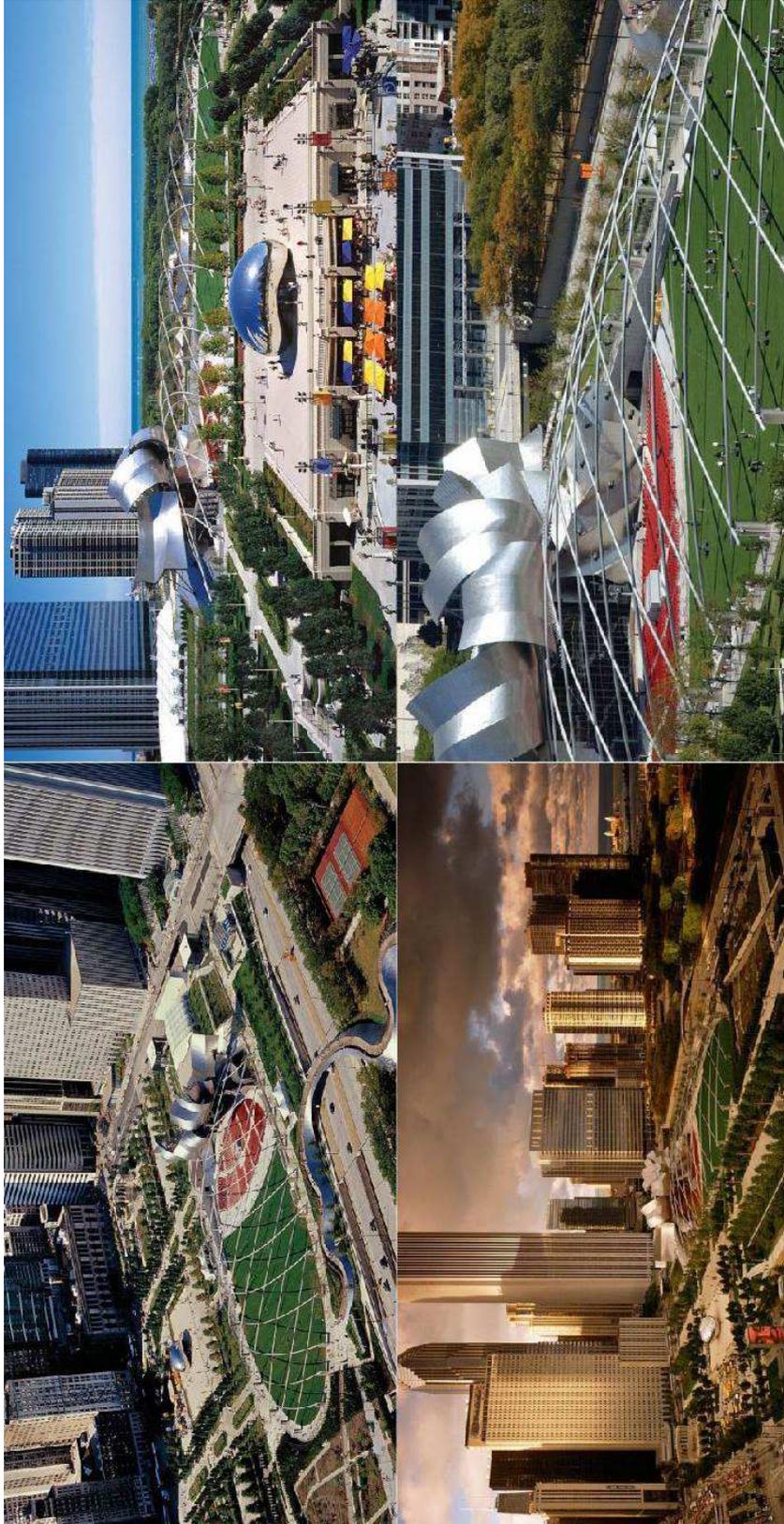
Fonte: Do autor, adaptado de: <<http://www.gardensbythebay.com.sg/en/the-gardens/our-story/introduction.html>>. Acesso em: 13 set. 2017.

## High Line Park, Nova York



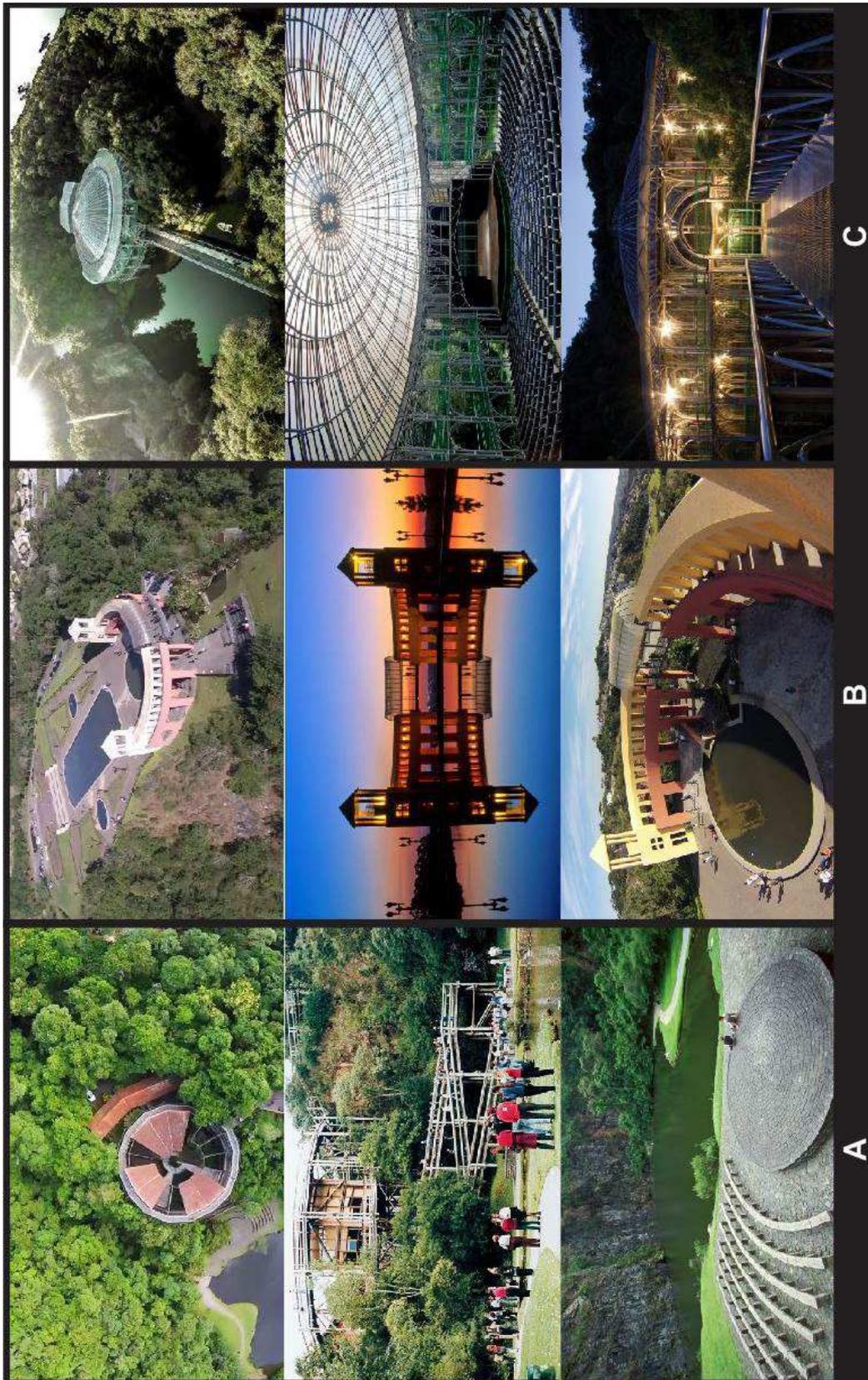
Fonte: Do autor, adaptado de: <<http://www.fieldoperations.net/project-details/project/highline.html>>. Acesso em 13 set. 2017

*Millennium Park, Chicago*

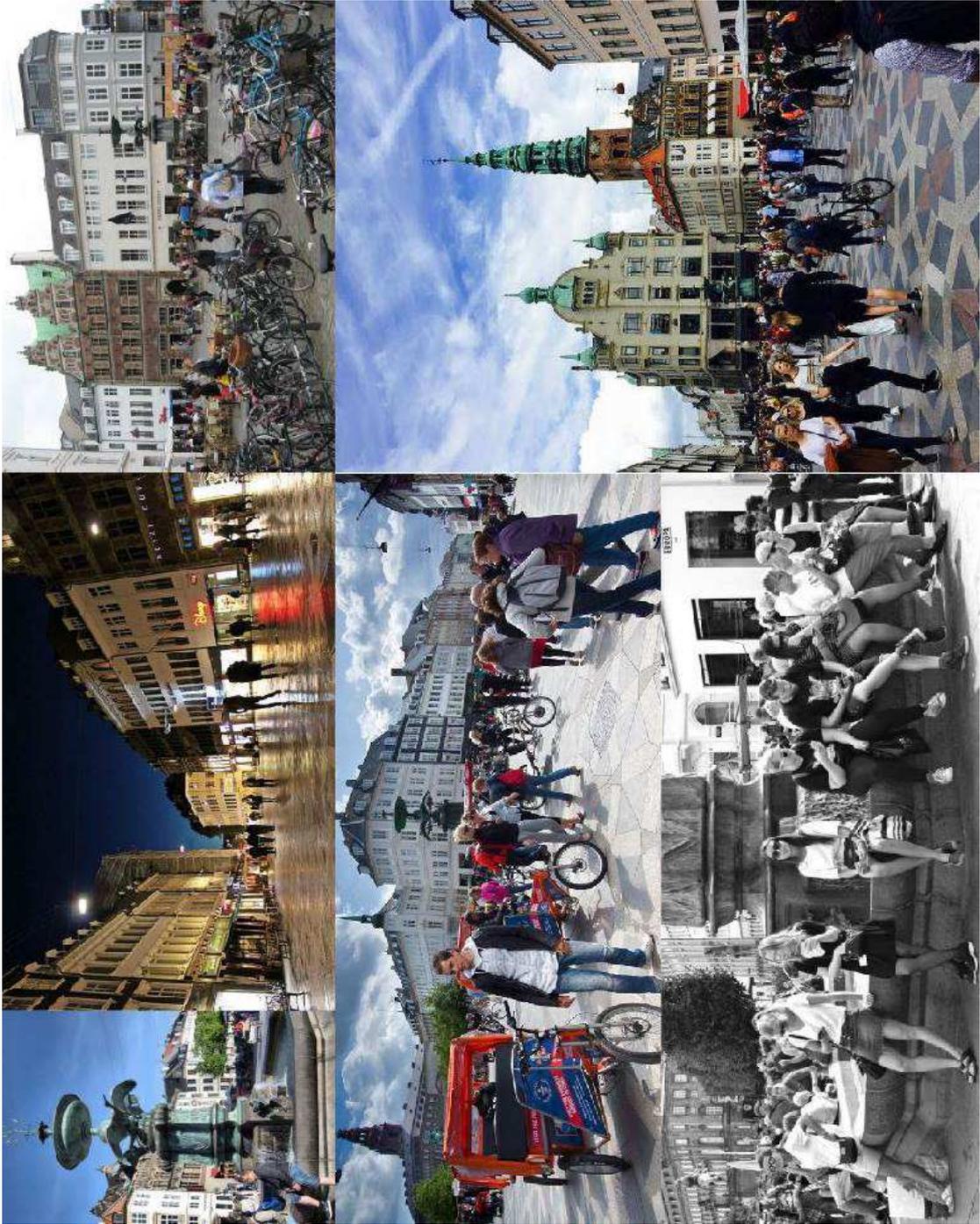


Fonte: Do autor, adaptado de: <[http://www.som.com/projects/millennium\\_park\\_master\\_plan](http://www.som.com/projects/millennium_park_master_plan)>. Acesso em 16 out. 2017

## Curitiba - Verdes urbanos



A – Universidade Livre do Meio Ambiente; B – Parque Tanguá; C – Ópera de Arame.  
 Fonte: Do autor, adaptado de: <<http://bit.ly/2B7Wz24>>. Acesso em: 10 out. 2017.

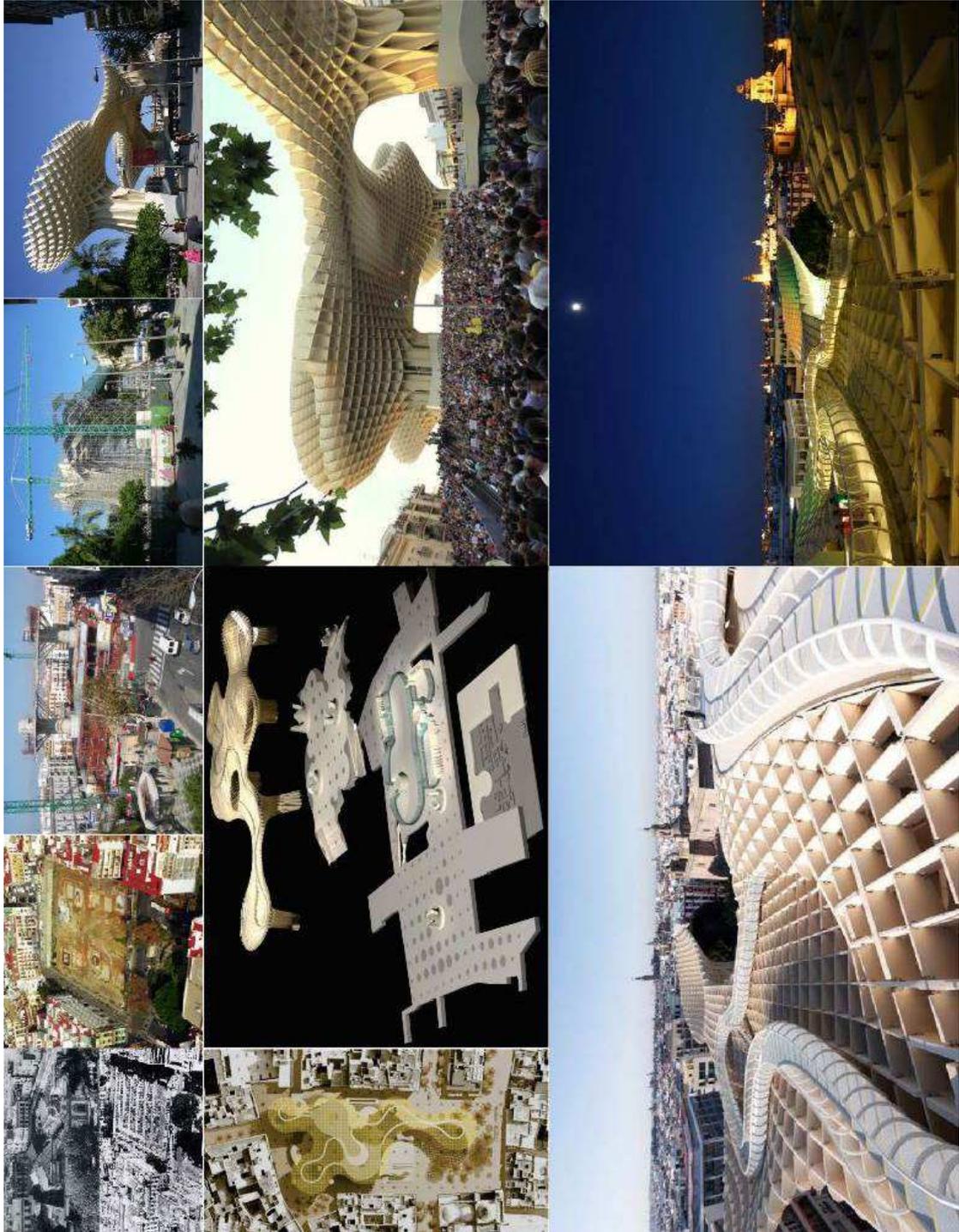
*Strøget, Copenhagen*

Fonte: Do autor, adaptado de : <<https://www.flickr.com/search/?text=stroget>>. Acesso em: 14 out. 2017

## The Low Line Project, Nova York

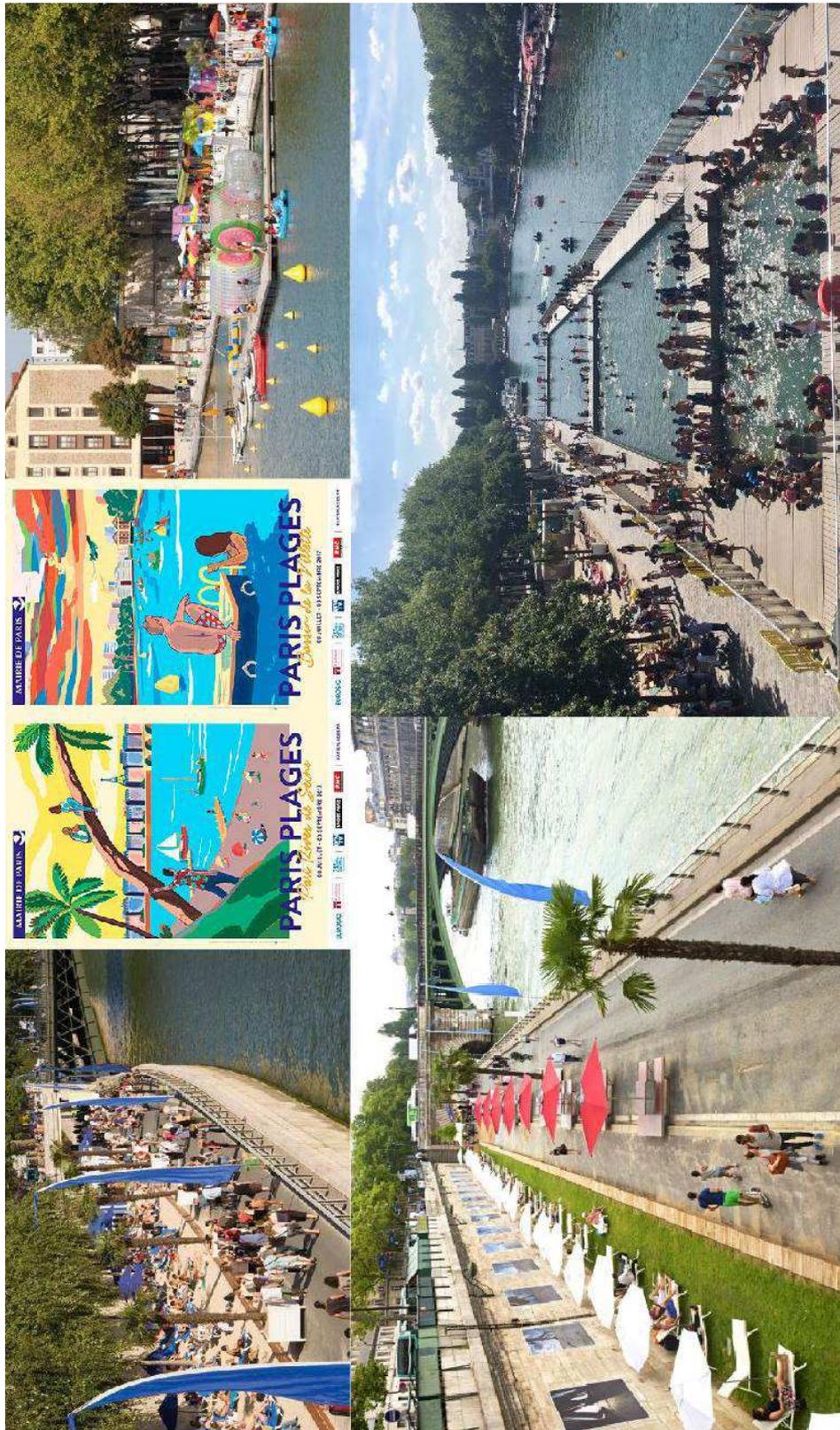


Fonte: Do autor, adaptado de: <<http://thelowline.org/about/project/>>. Acesso em: 15 out. 2017.

*Metropol Parasol, Sevilha*

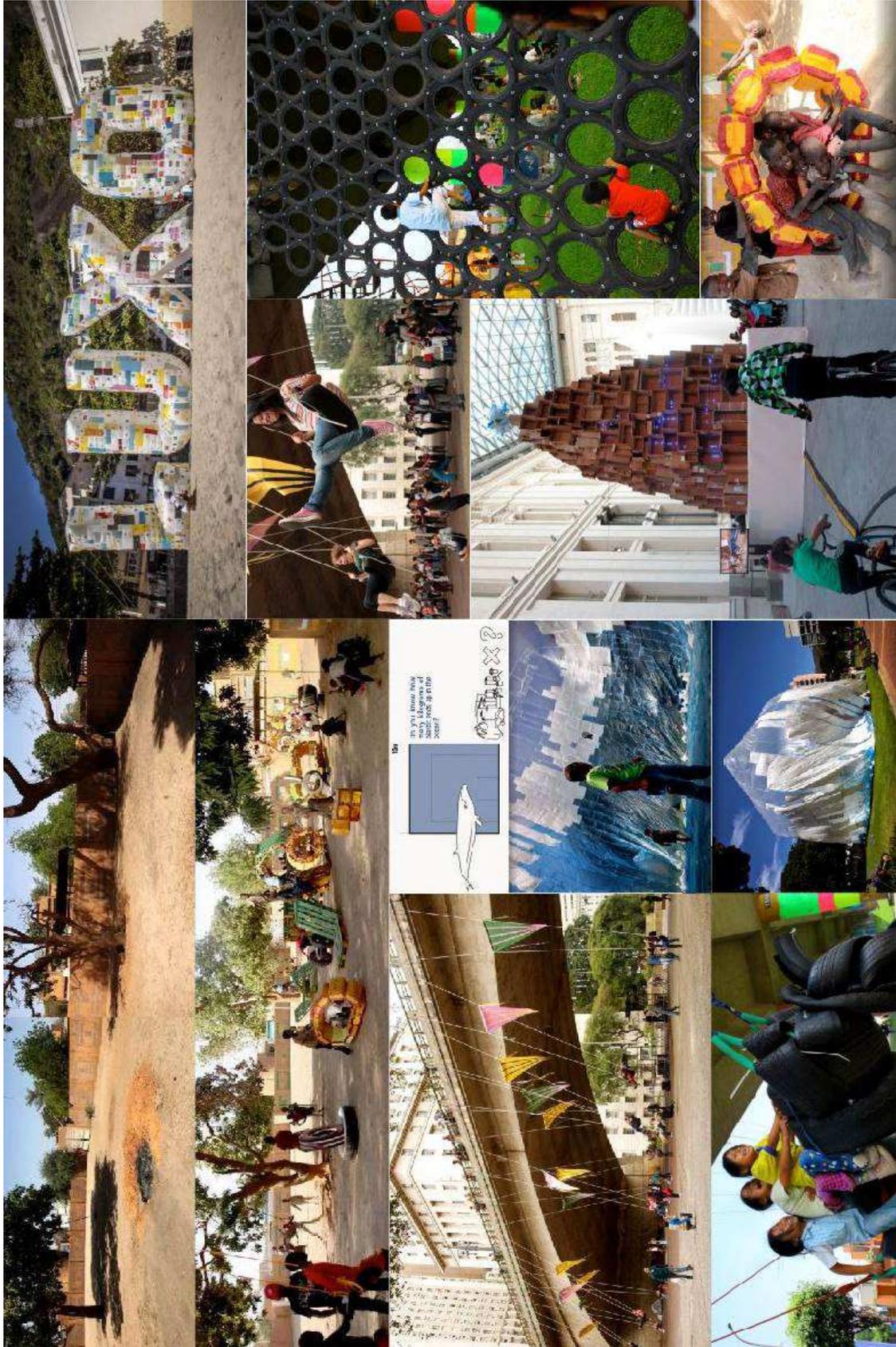
Fonte: Do autor, adaptado de: <[http://www.wood-works.ca/wp-content/uploads/content/ON/WSF/Adventures\\_in\\_Engineering\\_-\\_designing\\_the\\_iconic\\_Metropol\\_Parasol.pdf](http://www.wood-works.ca/wp-content/uploads/content/ON/WSF/Adventures_in_Engineering_-_designing_the_iconic_Metropol_Parasol.pdf)>. Acesso em: 27 out. 2017.

## Paris Plages



Fonte: Do autor, adaptado de: <<https://en.parisinfo.com/paris-show-exhibition/135161/paris-plages>>. Acesso em 27 out. 2017.

## Coletivo Basurama



Fonte: Do autor, adaptado de: <basurama.org>. Acesso em: 27 out. 2017.

## Intervenções peatonais, Buenos Aires



Fonte: Do autor, adaptado de:  
<<http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad/intervenciones-peatonales>>. Acesso em: 27 out. 2017.