

EL JUEGO DE LAS UTOPIÁS URBANAS: PROYECTOS DE RENOVACIÓN DE LA ORLA DEL LAGO GUAÍBA EN PORTO ALEGRE

TIMMERS, Juliano da Costa Machado ^(*)

SOBARZO, Oscar ^(**)

RESUMEN

En este artículo se analizan distintos proyectos de revitalización urbana, que se discuten en Porto Alegre, para la renovación del área de la orla del lago Guaíba. El estudio de las transformaciones que se proyectan sobre esta área es comprendido en un contexto de procesos de urbanización de carácter global, que ven en la ciudad un campo fértil para la reproducción capitalista. La temática es abordada a partir de las principales características de la producción del espacio urbano en el período actual; de la descripción de un sector de la ciudad que pasa por procesos que buscan su transformación urbanística y de la identificación de los principales proyectos de revitalización y las diferentes utopías de ciudad que se contraponen, con destaque para la acción conjunta de agentes inmobiliarios y representantes del gobierno local.

Palabras clave: utopías urbanas - producción del espacio urbano - revitalización urbana.

^(*) Magíster en Geografía

Profesor de la red municipal de educación del municipio de Sao Leopoldo
Rua Oscar Schneider, 500 - apto. 301 - bloco B. Bairro Medianeira. CEP 90880-410. Porto Alegre - RS - Brasil.

@ 00104728@ufrgs.br

^(**) Doctor en Geografía

Profesor del Departamento de Geografía de la Universidade Federal de Río Grande do Sul
Departamento de Geografia. Instituto de Geociências. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Campus Vale. Av. Bento Gonçalves, 9500 - Bloco 1 - Prédio 43136 - Sala 204B. Bairro Agronomia - CEP 91509-900. Porto Alegre - RS - Brasil.

@ oscar.sobarzo@ufrgs.br

THE CLASH OF URBAN UTOPIAS: RENOVATION PROJECTS FOR THE WATERFRONT OF LAKE GUAIBA IN PORTO ALEGRE

ABSTRACT

In this paper, we analyze different projects of urban renewal, currently under discussion in Porto Alegre, that aim to renovate the waterfront of the lake Guaíba. The study of the changes planned for this area is undertaken against the backdrop of urbanization processes that have reached a global scope, as the city has become fertile ground for capitalist reproduction. We examine the issue, then, by taking into account the main features of the production of urban space today. We then describe a section of the city that is targeted for a host of changes in its urban design. Finally, we identify the main projects of urban renewal and the contrasting city utopias they represent, paying special attention to the concerted actions of real estate business groups and local government officials.

Keywords: urban utopias - production of urban space - urban revitalization

Introducción

El capitalismo no puede funcionar sin su infraestructura típica: carreteras, puertos, edificios y fábricas. La gran pregunta es cómo se construyen esas infraestructuras y en que medida contribuyen para la productividad en el futuro. En Estados Unidos se habla mucho de puentes que van a ningún lugar. Existen intereses muy grandes de los empresarios de la construcción que quieren construir no importa que. Pueden corromper gobiernos para hacer obras que no tendrán ninguna utilidad.

David Harvey (2011) (1)

El espacio urbano constituye un producto de la sociedad y como tal resulta de las tensiones, contradicciones y diferentes proyectos e intereses que la caracterizan. No se trata de un resultado lineal, en que para una determinada sociedad resulta un tipo de espacio específico; por el contrario se trata de un proceso complejo en que diferentes necesidades, de agentes variados, con grados de poder heterogéneos, se conjugan y resultan en diferentes combinaciones morfológicas y funcionales que caracterizan las ciudades.

David Harvey (2004), en su libro Espacios de Esperanza, destaca las principales utopías urbanas posibles de identificar en la ciudad estadounidense de Baltimore, las cuales es posible proyectar, con los debidos ajustes, a diferentes realidades. Para los grupos de altos ingresos Harvey (2004) identifica el deseo utópico burgués del crecimiento suburbano desordenado, con emprendimientos protegidos y aislados, que extienden la ciudad y aumentan la dependencia del automóvil privado. Los agentes inmobiliarios defienden su utopía fundamentada en la renovación urbana de espacios selectos de la ciudad, con construcciones que se orienten a las oficinas, hoteles, centros de eventos, estadios, atractivos turísticos, siempre con financiamientos públicos, llamados de alianzas público-privadas. Estos proyectos de ciudad de las burguesías y de los agentes inmobiliarios consolidan lo que el autor llama la utopía degenerada en la ciudad, cuando el espacio se transforma en espectáculo que demuestra su condición de mercancía y evidencia las prácticas de control social, con fuerte presencia del Estado como garantía de los lucros privados y de la

expulsión de los indeseados, es decir de los pobres, de las áreas que interesan al mercado (Harvey, D. 2004).

El objetivo de este artículo es analizar los distintos proyectos de ciudad, que diferentes agentes productores del espacio urbano manifiestan cuando se discute en Porto Alegre la renovación del área de la orla del lago Guaíba. El análisis de las transformaciones que se proyectan sobre esta área es comprendido en un contexto de procesos de urbanización de carácter global, que ven en la ciudad un campo fértil para la reproducción capitalista, apoyado en iniciativas como la planificación y gestión estratégica, el *marketing* urbano, la competencia entre las ciudades, los procesos de revitalización y recalificación urbana, los mega-eventos deportivos, la *gobernanza* y la fragmentación social y espacial.

De este modo, las intervenciones urbanas, como la tratada en este texto, son consideradas como formas de urbanización adaptadas a los requerimientos del mercado capitalista de finales del siglo XX y de comienzos del XXI, caracterizadas del punto de vista político por una articulación entre agentes públicos y privados, relacionados con los grandes capitales, que promueven (y a veces, imponen) este tipo de transformación en las ciudades con justificativos económicos, sociales y culturales.

En Porto Alegre, el contexto de la realización de un mega-evento deportivo, como el Mundial de Fútbol de 2014, ha servido de pretexto para definir un conjunto de intervenciones, entre las cuales se destacan, en este texto, las relacionadas con la valorización del espacio de la orla del lago Guaíba, que contribuyen para consolidar un eje de valorización urbana dirigida desde el centro hacia el sector sur de la ciudad. Los principales agentes de estas intervenciones son el poder público como inductor de las obras, grandes grupos relacionados con el sector inmobiliario y la población afectada que trata de apropiarse de los espacios limitados de participación popular.

El artículo se divide en tres partes. En la primera parte son analizadas las principales características de la producción del espacio urbano en el período actual, especialmente las que se destacan como tendencias a nivel mundial. La segunda parte del texto describe el sector de la orla de Porto Alegre, enfatizando en aspectos históricos y en las características actuales de una zona de la ciudad que pasa por procesos que buscan su transformación urbanística. En la tercera parte del artículo son identificados los principales proyectos de revitalización de la orla y las diferentes utopías de ciudad que se contraponen al pensar la producción del espacio urbano, con destaque para la acción conjunta de agentes inmobiliarios y representantes del gobierno local.

Consideraciones generales sobre la producción del espacio urbano contemporáneo

La producción del espacio urbano está asociada a la creación, renovación, destrucción y reconstrucción de un conjunto de aspectos materiales que generan diferentes centralidades o las modifican, y que también influyen alteraciones en usos y funciones de la ciudad. Para el pensamiento convencional, la ciudad se confunde con la materialidad de los equipamientos urbanos, reconociendo apenas su característica de soporte físico de la sociedad urbana, mientras que en una perspectiva más amplia, la ciudad y la sociedad urbana son indisociables y se ligan en el proceso de urbanización que define el futuro de la humanidad (Lefebvre, H. 1973). En este sentido, la producción material es apenas una parte de una producción mayor, que se refiere a la producción de la sociedad y la reproducción de un sistema que se caracteriza por su carácter capitalista.

De este modo, se destaca la importancia de lo urbano en el ámbito general de la producción, siendo que las formas de urbanización son comprendidas como un conjunto de fenómenos globalizados que se manifiestan, preferentemente, en las grandes ciudades y áreas metropolitanas. El alcance que adquirió el proceso de urbanización, desde el punto de vista de las transformaciones productivas, principalmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, definió una gran variedad funcional entre los elementos que componen la estructura de la ciudad, como: áreas centrales obsoletas o revitalizadas; barrios decadentes o recalificados; zonas industriales abandonadas, nuevos distritos industriales modernos, antiguos barrios industriales renovados para nuevos usos; barrios residenciales transformados para uso de oficinas en modernos edificios, nuevas periferias pobres y ricas, barrios cerrados; nuevos complejos de recreación en espacios privados o en áreas públicas controladas; redefiniciones en los flujos a partir de la construcción y mejoramiento de infraestructura vial, entre otros elementos.

El carácter capitalista de la urbanización contemporánea determina su selectividad, así como la incorporación de recursos públicos para el financiamiento de proyectos que no benefician a toda la sociedad, que contribuye con sus impuestos para los presupuestos fiscales. En términos generales, las formas de remodelación espacial están subordinadas a la reproducción del capital, situación que limita las posibilidades de una producción del espacio urbano y de un ordenamiento territorial que mejore efectivamente las condiciones sociales y ambientales del espacio. La ciudad muda sus formas y funciones al ritmo del capital, al mismo tiempo que lo transforma en su proceso de reproducción.

Harvey (1993) describe las transformaciones acontecidas en el siglo XX, relacionadas con los sistemas de acumulación, pasando del fordismo a la acumulación flexible, las cuales pueden ser observadas, desde varias perspectivas, en el espacio urbano. Por ejemplo, en términos político-económicos, la ciudad que se asentaba en un modelo de bienestar social, organizada en zonas dentro de una lógica de producción en masa, da lugar a una ciudad cada vez más fragmentada y polarizada, como fue analizado por de Mattos (2006), para el caso de las metrópolis latinoamericanas.

En este contexto, el proceso de producción del espacio urbano manifiesta nítidamente sus contradicciones cuando, por un lado, las reivindicaciones sociales por mejorías territoriales se multiplican y se encuentran con un discurso de los gobiernos que, amparados en la falta de recursos financieros, justifican la no respuesta a las demandas de la mayoría de la población; mientras que, por otro lado, las administraciones locales responden ágilmente a los grandes proyectos inmobiliarios que posibilitan mover grandes volúmenes de recursos y materializar obras de impacto. Con esto se intensifican los intereses de algunos grupos ligados a los grandes capitales, sobre la planificación urbana, influenciando las acciones del poder público sobre espacios específicos de la ciudad, lo que promueve la ascensión de las llamadas perspectivas mercadológicas en la gestión urbana, las cuales tienen como característica principal dejar “de intentar domesticar o disciplinar el capital para, al contrario, ajustarse mejor a sus intereses, incluso los inmediatos” (Souza, M. 2008: 136).

En estos procesos de reproducción del capital, asociados a la modernización urbana, surgen una serie de formas y conceptualizaciones. En aquello que concierne al ideario capitalista, gana fuerza la denominada “planificación estratégica”, que consiste en conjuntos de medidas que expresan un tipo de planificación urbana fundamentada en términos empresariales. Vainer (2000) identifica los principios que orientan esa forma de administrar el espacio urbano: creación de un ambiente atractivo para la llegada de capitales en la forma de inversiones; estímulo al desarrollo industrial de punta con infraestructuras adecuadas a la instalación de “industrias flexibles”; control de los costos de producción, como la mano de obra, en niveles bajos adecuados a las necesidades de maximizar los lucros.

Esas condiciones definen el denominado modelo ciudad-empresa, que en la práctica consiste en adaptar la administración urbana a la administración empresarial privada, llevando los objetivos de las transformaciones en las ciudades a las necesidades e intenciones de algunos grupos, en detrimento de los intereses del conjunto de la sociedad. En última instancia, se trata del ideario neoliberal: menores costos y mayores

inversiones para maximizar la actividad económica capitalista, con un Estado mínimo en el plano social y muy presente para apoyar y estimular las iniciativas privadas.

Considerando la experiencia de las grandes ciudades alrededor del mundo, se observa que nunca fueron tan pequeñas las diferencias entre los discursos del sector privado y del sector público, cuando se refieren a los objetivos de los proyectos urbanos. Esta relación de proximidad y apoyo, entre lo público y lo privado, se reorganiza de acuerdo con las estructuras sociales, económicas y políticas que se establecen en la actual coyuntura. En este sentido, Arantes (2000) destaca la dimensión cultural y simbólica, como elemento que fundamenta diferentes proyectos de revitalización urbana como un discurso que ayuda a construir una identidad de la ciudad y elabora una imagen propia.

Actualmente, el discurso que promueve la gestión empresarial de la ciudad, objetivando la creación de un espacio de oportunidades, utiliza ampliamente los recursos de propaganda y *marketing*. Esas estrategias se constituyen en instrumentos imprescindibles para la administración pública y las empresas privadas para “convencer” al conjunto amplio de la sociedad que sus proyectos selectivos son benéficos. Al mismo tiempo se coloca en la agenda urbana la necesidad de transformar la ciudad en un campo abierto para nuevos emprendimientos, como una condición necesaria para que sea elevada al sitio exclusivo y calificado del conjunto global de ciudades.

Así, palabras como *city marketing* e *image making* están asociadas a estrategias orientadas a forjar una identidad de la ciudad, o de una parte de ella, que puede ser comercializada e incorporada en los circuitos globales de inversiones. En esos procesos, los espacios públicos ganan centralidad y son muy valorizados por las amplias posibilidades que ofrecen de transformación y revitalización, además, como señala Serpa (2007), posibilitan la valorización de los espacios adyacentes, transfiriendo ganancias al sector inmobiliario. De igual manera, la realización de megaeventos constituye una coyuntura propicia para la aplicación de grandes capitales en nuevas construcciones dentro del espacio urbano, muchas de las cuales no pasan de obras sin mayor impacto social, a no ser el consumo de una parte importante de recursos públicos (Broudehoux, A. 2010).

De una forma genérica, la perspectiva de la inserción de las ciudades en circuitos globales de circulación de capitales, hace que los gobiernos locales asuman una postura bastante activa, en el sentido de crear una imagen publicitaria para atraer las inversiones. En esa dinámica, no es solamente una imagen que se vende o se ofrece, ya que ésta representa apenas un elemento de atracción y un indicativo de las oportunidades que la ciudad ofrece. Según Sánchez (2003: 61-62), lo que se vende efectivamente

son áreas propicias para: la creación de infraestructuras para el terciario avanzado; la modernización de infraestructuras de transportes; la creación de distritos empresariales y financieros; la producción de espacios residenciales de alto estándar; el desarrollo de nuevas centralidades asociadas a redes hoteleras de lujo y espacios selectivos de recreación y consumo; la renovación de áreas centrales y áreas degradadas, incluyendo la recuperación de frentes marítimos, áreas portuarias y espacios públicos que reciben inversiones y son transformados en emblemas de la modernización.

Para Sánchez (2003), Barcelona y Curitiba son ejemplos destacados de planificación estratégica; es decir, son ciudades que, en un contexto de crisis, implementaron mudanzas espaciales significativas y, al mismo tiempo, dinamizaron su economía. Aunque en estas ciudades se produzcan resultados negativos, como la intensificación de la segregación socio-espacial, esos casos se convirtieron en verdaderos estandartes de la buena administración urbana y fueron erigidos como ejemplos a ser replicados.

Los méritos de las ciudades mencionadas residen en el hecho de haber dinamizado la economía local en tiempos desfavorables, de modo tal que en el actual contexto económico, marcado por constantes crisis de superacumulación, ganan mayor relevancia. Dentro de la lógica de esos procesos de producción de espacios urbanos, el Estado, en nombre del mantenimiento del modelo económico, tiende a privilegiar el segmento que representa los intereses del gran capital. Esas crisis se manifiestan periódicamente, como en los casos de la crisis de la bolsa en 1929, la crisis del petróleo de los años 1970 o la crisis de las hipotecas de 2008, por mencionar algunas de las más intensas, condicionadas por procesos de acumulación de capital ficticio que exigen cada vez más la desregulación de la economía globalizada (Harvey, D. 1993). La solvencia de ese capital en grandes volúmenes de acumulación, requiere la ejecución de proyectos urbanos, propuestos a las autoridades públicas por los agentes inmobiliarios asociados a los grandes capitales, de modo tal que son constituidos acuerdos entre agentes privados y gobiernos locales, que muchas veces significan que los recursos financieros necesarios para las obras contempladas, surjan a partir de políticas nacionales públicas que facilitan o dan mayor seguridad a los circuitos de inversiones.

Aunque esos proyectos no tengan necesariamente un impacto socio-territorial relevante para el conjunto de la ciudad ni para la mayoría de la población, son vitales para los agentes inmobiliarios, ya que significan flujos y reproducción de grandes volúmenes de dinero. Al mismo tiempo que para los agentes públicos locales, que se empeñan en su materialización y los justifican como obras necesarias, son fundamentales para adquirir

prestigio político y, en última instancia, consolidar reductos electorales exclusivos a partir de la figura del buen político realizador de obras. Harvey (2004) deja explícitos los procesos mencionados al analizar el caso de Baltimore en Estados Unidos, en que el financiamiento público de obras, con retorno social cuestionable, fue fundamental para el desarrollo de constructoras que participaron en la revitalización de áreas de orla con finalidades de recreación y turismo.

Los estímulos al sector privado con recursos públicos se instauran en la ciudad en nombre de la “utopía de los agentes inmobiliarios”, que busca la renovación de áreas a partir de la construcción de equipamientos ampliamente subsidiados por el Estado. En el caso de Baltimore, Harvey (2004) describe que se gastaron miles de millones de dólares en edificios para oficinas, hoteles, centros de exposiciones, gimnasios deportivos y estadios de fútbol americano. También se consolida, en una parte de la ciudad, la “utopía *yuppie*” que recicla edificios industriales desactivados, *gentrificando* barrios para, supuestamente, mejorar la imagen de la ciudad. En todos esos casos, existe un fuerte discurso que legitima las denominadas alianzas público-privadas, que significan “que el poder público entra con los riesgos y la iniciativa privada se queda con los lucros” (Harvey, D. 2004: 190).

Para Sánchez (2003) esta situación ratifica una tendencia de los gobiernos municipales de favorecer los intereses de los agentes inmobiliarios, buscando transformar la ciudad en una imagen publicitaria que puede ser ofrecida en catálogos de ventas para atraer más inversiones. De este modo, se consolidan alianzas entre agentes públicos locales y agentes privados, muchas veces con actuación en escala global, que desarrollan proyectos de revitalización en las ciudades, orientados al estímulo de un tipo de consumismo espacial asociado a los visitantes y turistas.

En términos de alcance espacial, esas “utopías” de carácter liberal consisten en obras puntuales, que se manifiestan con una cierta monumentalidad, que buscan atraer al público de mayor poder adquisitivo que se mueve en circuitos internacionales. En esta dinámica subyace un tipo peculiar de interpretación de la cultura, altamente fetichizada, que se presta como un ingrediente de valorización urbana, en el cual las obras y equipamientos construidos en las áreas renovadas de la ciudad se perpetúan como verdaderas atracciones de propagandas turísticas. Por ellas mismas, esas obras tienen poca representatividad para los habitantes de las ciudades, muchas veces por no significar grandes mejoras para el cotidiano de la población. Esta percepción, lejos de ser un mero dato subjetivo, se debe a la constitución puntual de los espacios y obras renovadas, centrados en el

desarrollo de infraestructuras de alcance espacial y social limitado. Así, los proyectos de renovación tienen un valor mayoritariamente discursivo, justificando las percepciones de su escaso o nulo valor efectivo (Serra, E. 2010).

La orla de Porto Alegre: evolución y dinámica actual (2)

Porto Alegre es la capital del Estado de Río Grande del Sur, en el extremo meridional de Brasil. Según el Censo de 2010, la población del municipio alcanzaba 1.409.351 habitantes, mientras que el conjunto de municipios que forman la Región Metropolitana sumaba 3.958.985 habitantes.

Desde el punto de vista histórico, pasando del desarrollo espontáneo del *Porto dos Casais* del siglo XVIII, hasta el Plan de Mejoramientos de inicios del siglo XX, que buscó efectivamente consolidar la modernización del Estado de Río Grande del Sur, a través de la materialización de un centro administrativo, existen diferentes direccionamientos definidos en proyectos urbanísticos, imaginados o ejecutados, que ayudan a entender lo que es hoy en día el centro de Porto Alegre.

Para comprender la transformación del área central de Porto Alegre y de parte de la orla del lago Guaíba, debe ser analizado el conjunto de planes y proyectos materializados en la primera mitad del siglo XX. En ese momento, desde punto de vista sanitario y simbólico, el objetivo de los administradores locales era eliminar los lugares que representaban insalubridad y que recordaban la antigua ciudad del período imperial. De este modo, en 1914, se inicia la renovación del viejo centro de la ciudad a partir del llamado Plan de Mejoramientos. De inspiración europea, como la mayoría de los planes urbanísticos aplicados en esa época, el plan pretendía “embellecer la ciudad y, al mismo tiempo, mejorar la antigua estructura urbana, ampliando vías, eliminando callejones, saneando los barrios” (Almeida et al, 2010: 72).

Los planes urbanísticos de mayor alcance para Porto Alegre continuaron hasta los años 1950, entre los que se destacan las intervenciones propuestas en la segunda mitad de la década de 1920, que transformaron la ciudad con un conjunto de obras. Se destacan en este período la apertura de grandes ejes viales asociados a la orla, como la Avenida Mauá y la Avenida Borges de Medeiros, y la creación de nuevas instancias administrativas relacionadas con las obras públicas y la higiene urbana. Hacia finales de la década de 1930 es concebido otro plan

urbanístico, para la transformación del área central de Porto Alegre, centrado en las cuestiones viales y que incorporaba acciones para desahogar el centro hacia la periferia y los demás municipios próximos (Almeida et al, 2010).

Desde el punto de vista social, los planes orientados a la modernización urbana de la primera mitad del siglo XX, estuvieron marcados por acciones que incentivaron una significativa segregación de la población y definieron un proceso que tenía por objetivo homogeneizar socialmente la antigua área central de la ciudad. Para alcanzar esos objetivos fueron generados varios mecanismos, destacándose las variaciones en los impuestos cobrados por el uso del suelo urbano, siendo común el aumento de “los impuestos para las habitaciones colectivas pobres localizadas en el centro, mientras que disminuían para las topologías habitacionales de más de cinco pisos” (Almeida et al, 2010: 73). Como destaca Pesavento (1996), la aplicación de los planes urbanísticos estimulaba el aburguesamiento de la ciudad y la consolidación de un nuevo orden social que imponía nuevas exigencias, valores y criterios, a partir de la redefinición del uso del suelo urbano.

Las mayores transformaciones en el área de la orla del lago Guaíba también serán producidas hacia la mitad del siglo XX, cuando se desarrollan las acciones que llevan a la materialización de los mayores diques y terraplenes, que harán avanzar la ciudad ganando terrenos del sector lacustre. Esas obras ya habían sido iniciadas en el siglo XIX, en el área central de la ciudad, con el objetivo de ampliar el puerto, que aumentaba su movimiento de cargas en función de las exportaciones de trigo y de los productos que venían de las áreas de colonización reciente, principalmente cueros, tabaco y sebo. Hacia la mitad del siglo XX, los planes urbanísticos incluyen el rediseño de la orla del lago, incorporando los proyectos de terraplenes y diques. Esos proyectos eran determinados por la escasez de suelo en el área central y, luego de 1941, por la necesidad de construcción de diques y obras civiles destinadas a evitar la repetición de los daños causados por las inundaciones acontecidas ese año.

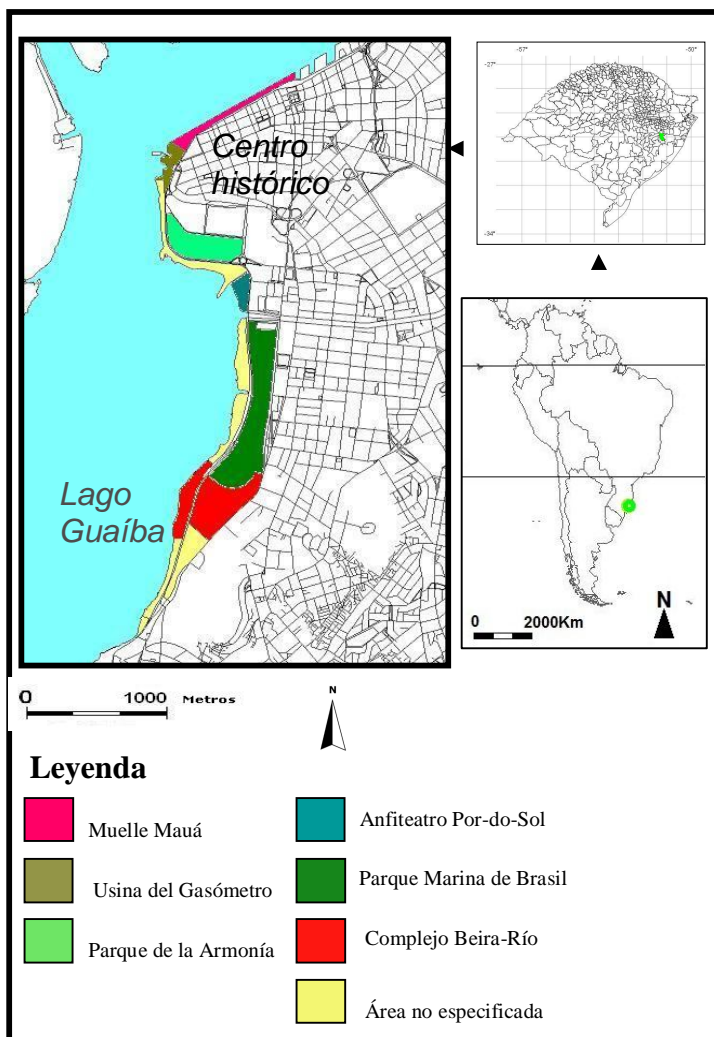
El centro histórico, la zona donde se originó la ciudad, fue el espacio para realizar numerosos terraplenes a lo largo del borde del Guaíba. Inicialmente esos terraplenes fueron realizados por agentes privados que querían mejorar el valor de sus tierras y, posteriormente, se hicieron por la iniciativa del gobierno. La mayoría de los terraplenes fueron construidos a lo largo del siglo XX, triplicando en superficie las dimensiones del centro de la ciudad vieja.

Inicialmente, desde la perspectiva urbanística, el sector más propicio para materializar los terraplenes correspondía a la porción norte del

centro histórico, menos castigada por la acción del viento sur. Fue allí donde se instaló el puerto. Entretanto, los terraplenes con mayor superficie fueron ejecutados en la porción de orla localizada al sur del centro histórico. En esa área se generaron 200 de las 300 hectáreas de terraplenes propuestas en el plan original de la década de 1950. El objetivo era crear una zona residencial en ese sector estancado urbanísticamente. Como no había muchos interesados en la compra de los terrenos en los terraplenes, la misma se convirtió en una gran área de espacios públicos verdes, como el Parque de la Armonía y el Parque Marina de Brasil. Sobre un terraplén ubicado más al sur se construyó, en los años 1960, el estadio Beira-Río. El predio histórico de la Usina termoeléctrica del Gasómetro, desactivada en los 1970, fue transformada un espacio público cultural que abriga diversos eventos. Ese proceso, acompañado de la materialización de otros equipamientos urbanos, significó la valoración de la orla central del Guaíba como un espacio propio para el ocio.

Actualmente, el área central de la orla del lago Guaíba se caracteriza por una fuerte apropiación pública. Esta área congrega una serie de atractivos y cumple diferentes funciones urbanas. En este artículo está siendo considerada un área de orla que se extiende por, aproximadamente, 7 kilómetros (Figura N° 1) y que comprende los espacios ubicados, en sentido norte-sur, entre el área portuaria (Muelle Mauá) y el estadio Beira-Río. Ese sector viene sufriendo, desde hace algunos años, procesos similares a los presentados por otras ciudades, relacionados a proyectos de renovación o revitalización urbana.

Figura N° 1: Sector Central de la Orla del Lago Guaíba en Porto Alegre



Fuente: Gobierno del Municipio de Porto Alegre. Org.: Juliano Timmers

En términos específicos, pueden ser identificados los siguientes equipamientos y sectores en el área de orla considerada: porción sur del área portuaria (Muelle Mauá), incluyendo los antiguos almacenes y bodegas del

puerto; Usina del Gasómetro y playas adyacentes; Parque de la Armonía; Anfiteatro Por-do-Sol; Parque Marina de Brasil y Complejo del estadio Beira-Río.

La porción sur del área portuaria de Porto Alegre (Muelle Mauá) tuvo su función bastante disminuida en las últimas décadas, debido a los nuevos requerimientos de la modernización logística, que dejaron prácticamente obsoleto el antiguo puerto. De esta forma, muchos de los almacenes fueron desactivados y actualmente sirven de depósitos para equipamientos del Trensurb (tren suburbano que atiende parte de la región metropolitana) y del Cuerpo de Bomberos. Otros almacenes son utilizados por la Secretaría Municipal de Cultura, que dispone de esos espacios para la realización de la Feria del Libro y otros eventos culturales. (Fotografías N° 1 y N° 2)

Fotografía N° 1: Porto Alegre - Muelle Mauá



Fuente: Oscar Sobarzo - abril 2013

Fotografía N° 2: Porto Alegre - Muelle Mauá



Fuente: Oscar Sobarzo - abril 2013

La Usina del Gasómetro es un centro cultural y turístico de la ciudad. Corresponde a una antigua usina generadora de energía eléctrica que funcionó entre 1928 y 1974; después de años de abandono, en 1991 fue reformada y se convirtió en espacio para diferentes eventos como ferias, muestras artísticas, espectáculos teatrales y musicales (Fotografía N° 3). Al norte de la usina existe un terreno denominado Ponta del Gasómetro, que se espera sea revitalizado junto con los almacenes del puerto.

Fotografía N° 3: Porto Alegre - Usina del Gasómetro



Fuente: Oscar Sobarzo - abril 2013

Continuando hacia el sur de Porto Alegre, se localiza la Avenida Edvaldo Pereira Paiva o Beira-Río, fuertemente apropiada para la realización de caminatas y corridas, siendo incluso cerrada al tránsito de vehículos motorizados en días domingos y feriados (Fotografías N° 4 y 5). Al margen de la avenida se localiza un sector de playas del lago, que no poseen condiciones de baño, pero que son utilizadas como áreas de recreación (Fotografías N° 6 y 7). En ese sector, también se localiza el Parque de la Armonía o Parque Mauricio Sirotsky Sobrinho, destinado principalmente a celebrar las tradiciones de Río Grande del Sur, especialmente en el mes de septiembre, siendo usado por la población en los fines de semana para reuniones familiares, en torno de un asado, utilizando las parrillas instaladas en el área pública.

Fotografía N° 4: Porto Alegre - Avenida Beira Rio



Fuente: Oscar Sobarzo - abril 2013

Fotografía N° 5: Porto Alegre - Avenida Beira Rio



Fuente: Oscar Sobarzo - abril 2013

Fotografía N° 6: Porto Alegre - Playa de la Usina



Fuente: Oscar Sobarzo - abril 2013

Fotografía N° 7: Porto Alegre - Playa de la Usina en el feriado de 1° de mayo



Fuente: Juliano Timmers - 2009)

El Anfiteatro Por-do-Sol es un área que fue inaugurada en el año 2000 y que se destina a *shows* públicos (Fotografía N° 8). Posee una capacidad de hasta 70.000 personas y un escenario que ya sirvió para diferentes presentaciones musicales, incluyendo las relativas al Forum Social Mundial.

Fotografía N° 8: Porto Alegre - Anfiteatro Por-do-Sol



Fuente: Oscar Sobarzo - abril 2013

En el área de la orla también se localiza el Parque Marina de Brasil, que posee una extensión de 50 hectáreas, destinadas a la recreación y a la práctica deportiva (Fotografía N° 9). El proyecto del parque fue aprobado mediante un concurso que buscaba definir un área que consolidara el vínculo entre el lago y los moradores de la ciudad. Ese objetivo fue alcanzado sólo en parte, ya que algunos elementos del proyecto ganador no fueron implementados, y porque entre el parque y la orilla del lago se localiza una avenida de intenso tránsito vehicular. En términos de infraestructura el parque incluye una explanada para espectáculos, área de circos y diversiones infantiles y juveniles, recreación contemplativa y un lago, entre otros elementos. (Bohrer, 2001)

Fotografía N° 9: Porto Alegre - Parque Marina de Brasil



Fuente: Oscar Sobarzo - abril 2013

En el extremo sur del área analizada se localiza el complejo del estadio Beira-Río, perteneciente al club de fútbol Internacional. El complejo incluye un estadio de fútbol, un gimnasio deportivo, un centro de eventos, un parque, y campos de entrenamiento. Esta área, al igual que las otras descritas anteriormente, corresponde a sectores de terreno ganados al lago, a partir de la construcción de diques y terraplenes. El área del complejo Beira-Río fue donada al club Internacional en 1956, cuando un legislador municipal presentó un proyecto de ley que cedía un área que todavía no existía. Entre 1959 y 1969 fueron realizadas las obras de terraplenes y la construcción del estadio que marca una característica que hoy parece ser intensificada: la apropiación privada de terrenos públicos. Actualmente en esta área se realizan obras para la realización del Mundial de Fútbol de la FIFA en 2014. (Fotografía N° 10)

Fotografía N° 10: Porto Alegre - Estadio Beira-Río en obras para el Mundial de Fútbol de 2014



Fuente: Oscar Sobarzo - abril 2013

Choque de visiones sobre la orla de Porto Alegre: proyectos y conflictos

En el área de orla de Porto Alegre se observan dinámicas características de la producción del espacio urbano contemporáneo, como fue analizado en la primera parte de este artículo. En efecto, es nítida la acción del Estado, representado por el poder público local, para encaminar, incentivar y legitimar proyectos de revitalización que benefician a grandes grupos económicos, algunos de los cuales son de actuación internacional. Ese accionar es más evidente en los proyectos relacionados con el área portuaria (Muelle Mauá) y con la remodelación del Complejo del estadio Beira-Río, aunque también está presente en los sectores intermediarios entre ambos proyectos, ya que se trata de áreas públicas que se pretende cualificar desde el punto de vista urbanístico.

Actualmente se identifican una serie de proyectos para el área de la orla, sin que exista una planificación global para toda el área. Esta situación parece que sigue la tendencia de discontinuidad de los planes urbanísticos del pasado. Según Bohrer (2001), esta porción de la ciudad, junto al lago Guaíba, ha sido producida como parte de los sucesivos terraplenes construidos, resultando en una sumatoria de áreas desactivadas, inacabadas

y subutilizadas, que incluyen equipamientos administrativos, parques, anfiteatros, un estadio y un antiguo astillero abandonado. En ese sentido, se trata de un “sector de la ciudad en el cual no se consiguió transformar las anomalías y rupturas dejadas por la aplicación incompleta del urbanismo funcionalista, en nuevas concepciones urbanísticas” (Bohrer, M. 2001: 170).

Una de las intervenciones más emblemáticas corresponde al proyecto de revitalización de parte del antiguo puerto, específicamente del denominado Muelle Mauá. En un proceso no exento de controversias (debido a la condición de zona portuaria dependiente del Gobierno Federal, que debió ser transferida para la jurisdicción estadual y municipal, y por un proceso de licitación que desde antes de iniciarse parecía tener como vencedor al urbanista Jaime Lerner), finalmente en 2011 fue definido un proyecto de intervención urbanística para el área. Los esfuerzos de dos gobernadores estaduais (de partidos políticos totalmente opuestos) y de dos alcaldes del municipio, fueron fundamentales para que la licitación se llevara a cabo.

El único proyecto que se presentó, y que resultó vencedor, pertenece al Consorcio Cais Mauá do Brasil, formado por cuatro empresas españolas y una brasileña, que cuenta con el estudio b720 Fermín Vázquez Arquitectos como responsable por el proyecto arquitectónico y Jaime Lerner Arquitectos Asociados al frente del plan urbanístico. Este último fue ampliamente criticado porque habría participado como consultor para la elaboración de las bases de licitación. En el caso de Fermín Vázquez se destaca el hecho de que se trata de un arquitecto que participó ampliamente en los procesos de renovación urbana en Barcelona, mientras que Lerner tiene, según las autoridades públicas, el mérito de haber participado en la planificación y administración de la ciudad de Curitiba.

Según el proyecto, que considera una inversión total de aproximadamente US\$ 250.000.000, los almacenes del puerto, actualmente desactivados de sus funciones originales, serán conservados y transformados para su uso por ciudadanos y turistas, con opciones de entretenimiento, comercio, cultura y gastronomía. En términos generales, se proyecta, para el área portuaria, la construcción de un *shopping center*, restaurantes, espacios de recreación y cultura, áreas verdes, además de edificios de oficinas con alturas que varían entre 34 y 100 metros. La figura legal para la utilización y transformación del área es una alianza público-privada, en la que el consorcio vencedor recibe una concesión de uso por 25 años y se compromete a pagar al gobierno municipal un total de US\$ 1.250.000 anuales.

En todo el proceso llamó la atención, durante 2010, la amplia divulgación que tuvieron en los medios de comunicación, una serie de

reportajes a favor de la revitalización del área portuaria. También fueron realizados diversos eventos que buscaban fomentar el “diálogo con la comunidad”; en uno de ellos, que tenía la característica de exigir una inscripción pagada, participaron famosos urbanistas y sociólogos extranjeros. Ese direccionamiento para viabilizar la realización de las obras de intervención urbanística, contrasta con las manifestaciones contrarias o, por lo menos, que exigían un mayor grado de transparencia y de participación de la comunidad, como las encabezadas por el Movimiento de Defensa de la Orla.

En el comienzo de 2013, las obras que deberían haberse iniciado en agosto de 2012, se encontraban atrasadas. Ese atraso es justificado por los representantes de la empresa responsable de la renovación del área, en función de la falta de documentos para la liberación de las licencias por parte del gobierno local. A pesar del retraso en las obras, el cronograma original se ha mantenido, estimando concluir una parte de ellas antes del Mundial de Fútbol de 2014 y finalizar toda la transformación del área para 2016.

Los proyectos relacionados con el área que se localiza entre el sector portuario y el estadio Beira-Río pueden ser englobados en las propuestas de un grupo de trabajo de la Municipalidad de Porto Alegre, denominado Grupo de Trabajo Orla, que en el último tiempo incluye participantes de la Secretaría Municipal de Planificación y de la Secretaría Extraordinaria de la Copa 2014, lo que demuestra la clara influencia de la realización de este mega-evento deportivo en la gestión urbana. En agosto de 2010, ese grupo elaboró un estudio con diversas directrices y proyectos de intervención en las áreas de la Usina del Gasómetro, playas adyacentes, Parque de la Armonía, Anfiteatro Por-do-sol y Parque Marina de Brasil.

En el conjunto de esos espacios públicos están previstas obras que se orientan a conectar la orla con el resto de la ciudad, así como dotarla con equipamientos de recreación y animación pública, y desarrollar lo que se ha denominado “camino de articulación”. Como ya fue mencionado, esta área presenta actualmente un alto grado de apropiación pública y dispone de equipamientos que favorecen su uso. Entre las nuevas obras propuestas se destacan las que se refieren a la ampliación de la oferta de servicios de consumo, como cafés, bares y restaurantes, situación que determinaría, según sus idealizadores, un mayor número de usuarios y turistas en la orla, así como otro tipo de frecuentadores pertenecientes a una “demanda más cualificada” para los equipamientos públicos (Allet, 2010). La construcción de una marina pública corrobora ese concepto de mayor cualificación y también posibilita la identificación de un nuevo tipo de usuario para ese sector de la orla. De un modo general, las propuestas evidencian la

ampliación de la centralidad de la orla y su poder de atracción de usuarios, pero en un sentido que incluye la ampliación de una lógica comercial, considerando que serán realizadas concesiones a empresas privadas para que se establezcan en los diferentes espacios y exploten en beneficio propio la espectacularización de la orla a través de la implementación de “*marcos visuales de estructuración del paisaje local*”, según directrices de la autoridad municipal.

En este sentido es posible entender el proyecto de intervención en el área, presentado por la Municipalidad en marzo de 2012, de autoría -una vez más- del estudio de Jaime Lerner, que careció de licitación pública y costó una suma superior a US\$ 1.000.000. El proyecto contempla la revitalización de 6 kilómetros de orla, dentro de la concepción de cualificar los usuarios y de aproximar a los habitantes con el lago. Entretanto, el mismo ha sido ampliamente criticado por ser concebido sin la participación de los frecuentadores, de los moradores de los barrios próximos, por ser prácticamente impuesto por la Municipalidad y por contemplar apenas un acceso al área de orla en todo el trayecto de 6 kilómetros.

En relación a proyectos definidos por agentes privados en el sector de la orla, se destaca el conjunto de transformaciones que están siendo realizadas por el Sport Clube Internacional, que en un área de diques y terraplenes, originalmente pública, posee sus instalaciones deportivas y ejecuta el proyecto “Gigante para Siempre”. Las obras en desarrollo buscan la recalificación urbanística del Complejo Beira-Río, en el contexto de la definición de Porto Alegre como una de las ciudades sede de la Copa del Mundo de Fútbol de la FIFA en 2014 y de la elección del estadio Beira-Río como lugar donde ocurrirán cinco partidos. El impacto económico de la revitalización del Complejo Beira-Río incluye inversiones de cientos de millones de dólares, además de la incorporación de áreas adyacentes, que también recibirán obras de intervención, como la construcción de espacios comerciales, estacionamientos, y de un hotel de categoría internacional. La reforma del área tiene un presupuesto estimado de US\$ 165.000.000, de los cuales, aproximadamente, US\$ 120.000.000 están siendo financiados con recursos públicos a través del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES).

Las obras de intervención estuvieron detenidas durante más de una año, entre 2011 y 2012, por problemas de la empresa constructora que tuvo inconvenientes para demostrar sus garantías financieras. La situación llegó a tal punto, por la presión de los atrasos y la necesidad de retomar las obras para entregarlas en el plazo establecido, que llevó a la Presidenta de Brasil a intervenir, junto a los directores del BNDES, para que los problemas fueran “solucionados”. Esta situación demuestra como la producción del espacio

urbano contemporáneo está lejos de responder sólo a las necesidades de la población o de la planificación de las ciudades, ya que ante la necesidad de un evento aislado y de una obra puntual, son movilizados todos los recursos posibles para cumplir plazos y compromisos adquiridos por entidades foráneas, como la FIFA, y para la realización de solamente cinco partidos de fútbol.

Otro conflicto generado por las obras del entorno del Complejo Beira-Río se relaciona con la necesidad de erradicar una villa pobre ubicada en un terreno municipal (Fotografía N° 11). La población que se encuentra organizada en el Movimiento Nacional de Lucha por Morada (MNLM) probablemente será transferida para las áreas de interés social que el municipio definió y que se localizan a grandes distancias de los lugares actuales de residencia de los afectados, lo que ha sido criticado como una política de “limpieza de los pobres” de los sectores que serán revalorizados, en función de las obras destinadas para la realización de la Copa de Fútbol en 2014 o de las obras de revitalización del espacio de la orla.

Fotografía N° 11: Porto Alegre – Cartel del Movimiento Nacional de Lucha por Morada (MNLM) contestando la importancia de las obras para el Mundial de Fútbol de 2014



Fuente: Juliano Timmers - 2009

Ese tipo de conflicto y tensiones pudo ser observado en un episodio ocurrido en 2009 y que significó una disputa por la transformación de un sector de la orla localizado al sur del Complejo Beira-Río, reforzando la consolidación del eje de valorización inmobiliaria que Sanfelici (2009) identificó en dirección a la zona sur de la ciudad de Porto Alegre. En efecto, el anuncio de un proyecto inmobiliario en el antiguo Astillero Só fue recibido por las autoridades municipales como una oportunidad para generar dinamismo económico en la ciudad; para los agentes inmobiliarios era una posibilidad ofrecida para generar empleos y revitalizar un área abandonada; ya para algunos movimientos de la sociedad civil, el proyecto fue entendido como una privatización de la orla.

Aunque el proyecto no fue suspendido, parte de la población se movilizó para evitar una ilegalidad que el poder municipal estaba dispuesto a tolerar, ya que el proyecto inmobiliario proponía construir edificios comerciales y residenciales, aún cuando la legislación urbana prohíbe el uso residencial junto a la orla. La urgencia para aprobar el proyecto era evidente en la cámara legislativa municipal y, finalmente, el alcalde de la época, sin asumir su papel y exigir la modificación del proyecto por parte de los agentes inmobiliarios, transfirió la responsabilidad a la población a través de la realización de un plebiscito, levantando sospechas de sus relaciones con los promotores del proyecto (3).

Dos situaciones se destacan de este episodio. Una se refiere a las evidentes desconfianzas sobre la existencia de compromisos entre grupos privados del ramo inmobiliario y segmentos importantes del poder público local, específicamente del alcalde y de un significativo grupo de legisladores municipales. La segunda situación se relaciona con la cuestión de la democratización de los instrumentos de participación popular en los procesos de producción del espacio urbano, ya que en este caso específico la población fue utilizada como una legitimadora de un proyecto que inicialmente no aprobaba. Aunque las obras actualmente no fueron iniciadas, este hecho constituye una demostración clara de que existen muchos intereses en la cooptación de agentes públicos y en la modificación de los medios institucionalizados de participación, a favor de los agentes privados, que buscan modificar áreas de la orla en beneficio propio hasta el punto de retirar su condición de espacio público (Bones, E. 2009: 3).

Consideraciones finales

A partir de las referencias utilizadas para examinar la constitución y la reconfiguración de los espacios urbanos, bajo la lógica del capital, podemos decir que Porto Alegre ha sido objeto de la urbanización impulsada por la ideología capitalista, en formas definidas como "planificación estratégica" o de la "ciudad-empresa". Ese ideario sustenta y justifica el proyecto de renovación de las áreas de la orla consideradas obsoletas, como en el caso de los almacenes del Muelle Mauá, o también las áreas que proponen re-cualificarse en la perspectiva de impulsar el turismo, como es el caso de los espacios públicos que van desde la Usina del Gasómetro hasta el Complejo Beira-Río.

El aspecto cultural, que refuerza la ejecución de los proyectos de renovación y revitalización urbana, está presente en las reformas propuestas. El discurso dominante afirma que las reformas de la orla de Porto Alegre ocurren con el principal objetivo de poner al ciudadano en contacto con el Lago Guaíba; este discurso está identificado principalmente en el proyecto del Muelle Mauá. De todos modos, los proyectos urbanos dirigidos a este fin y los voluminosos recursos financieros dirigidos a esa aplicación, en la práctica, satisfacen más la realización de la utopía de los agentes inmobiliarios, que los intereses de la mayoría de la población de la ciudad, sobretodo, teniendo en cuenta que este eje de la orla tiende a aumentar el valor de las propiedades inmobiliarias adyacentes, reforzando procesos de especulación inmobiliaria. El esfuerzo para adaptar la ciudad y su imagen para la realización del mega-evento de la Copa Mundial de Fútbol de 2014 es otro ejemplo de cómo se manipulan esos elementos culturales e ideológicos para servir al capital.

Partiendo del análisis de los procesos de revitalización de la orla de Porto Alegre, a través de las utopías urbanas, podemos destacar la importancia de la ideología como un factor capaz de modificar el espacio urbano, especialmente, en favor de grupos específicos. En consecuencia, utopías favorables al capital se manifiestan mediante la agregación de aspectos políticos, económicos y culturales, así como con el apoyo de una asociación de agentes públicos y privados. En el caso analizado, los agentes públicos se han mostrado como los principales responsables por la viabilidad de los proyectos, lo que genera un gran beneficio para los grupos privados. Entre los agentes públicos existen personas de varios niveles del gobierno, así como políticos de diferentes partidos, que están asociados con el fin de superar todo tipo de obstáculos, incluyendo los legales, para facilitar los trabajos propuestos para el sector de la orla.

Dada esta situación, es esencial que los grupos de resistencia se articulen buscando, principalmente, limitar la expansión de las utopías de carácter liberal, que no sólo proponen una nueva forma urbana sino que, a través de ella, buscan modificar el carácter de los espacios públicos de la ciudad, sometiénolos a la lógica del consumo y, de esta manera, haciéndolos más selectivos.

Notas

(1) En entrevista a Natalia Aruguete (David Harvey: “A crise capitalista também é de urbanização”, *Carta Capital*, 19 de enero de 2011, p. 12).

(2) Parte de los análisis presentados a continuación fueron trabajados preliminarmente en Timmers (2011).

(3) Desde 2006 los inversionistas mostraban interés por el área del Astillero Só, situación que se confirma en una reunión con el alcalde de la época. En esa ocasión se reunieron con el jefe del ejecutivo municipal y los directores de las principales empresas interesadas. El resultado del plebiscito, que aconteció en el segundo semestre de 2009, fue a favor de la prohibición del uso residencial en el área de la orla (Bones, 2009), o sea, la población no hizo nada más que confirmar la legislación vigente.

Bibliografía

ALLET, Marcelo: **Entrevista sobre el informe Orla**, 2010.

ALMEIDA, Maria Soares de; PONTUAL, Virgínia: *Reformas urbanas nas áreas centrais de Porto Alegre e do Recife: semelhanças e particularidades*, en: **Diálogos: urbanismo BR** (FREITAS, J, comp.), Vitória, EDUFES, 2010, pág. 63-96.

ARANTES, Otilia: *Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas*, en: **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos** (ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, H, comp.), Petrópolis, Vozes, 2000, pág. 11-74.

BOHRER, Maria Dalila: **O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo**, Tesis (Mestría en Arquitectura), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Porto Alegre, 2001, 220 pág.

BONES, Elmar: *O alvo é a orla*, en: **Jornal Já**, N° 395, agosto de 2009, 8 pág.

BROUDEHOUX, Anne-Marie: *Mega eventos: o futuro do planejamento ou o planejamento como futuro?*, en: **Revista E-Metrópolis**, N° 3, 2010, pág. 29-34. Disponible en: http://www.emetropolis.net/index.php?option=com_content&view=article&id=46&catid=16. Fecha de consulta: 1 de agosto de 2012.

HARVEY, David: **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**, São Paulo, Loyola, 1993, 349 pág.

HARVEY, David: **Espaços de esperança**, São Paulo, Loyola, 2004, 382 pág.

LEFEBVRE, Henri: **El Derecho a la ciudad**, Ediciones 62, Barcelona, 1973, 169 pág.

MATTOS, Carlos A. de: *Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas*, en: **América Latina: cidade, campo e turismo** (LEMOS, A; ARROYO, M; SILVEIRA, M, comp.), Buenos Aires, CLACSO, 2006, pág. 41-73.

PESAVENTO, Sandra: **O espetáculo e a rua**, Porto Alegre, UFRGS, 1996, 95 pág.

SÁNCHEZ, Fernanda: **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**, Chapecó, Argos, 2003, 589 pág.

SANFELICI, Daniel de Mello: **A produção do espaço como mercadoria: novos eixos de valorização imobiliária em Porto Alegre?** Tesis (Maestría em Geografia), Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, 2009, 147 pág.

SERPA, Ângelo: **O Espaço público na cidade contemporânea**, São Paulo, Contexto, 2007, 207 pág.

SERRA, Elías Mas: *¿Plan estratégico o estrategia para un discurso?: El caso de Bilbao*, en: **Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Vol. XIV, N° 328, 2010. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-328.htm>. Fecha de consulta: 31 de octubre de 2012.

SOUZA, Marcelo Lopes de: **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas**, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2008, 556 pág.

TIMMERS, Juliano da Costa Machado: **Análise das relações entre setor público e privado na produção do espaço urbano: o caso das áreas específicas de renovação da orla do Guaíba em Porto Alegre**. Tesis (Maestría en Geografía), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2011, 164 pág.

VAINER, Carlos: *Pátria, empresa e mercadoria*, en: **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos** (ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, H, comp.), Petrópolis, Vozes, 2000, pág. 75-104.

Fecha de recepción: 12 de diciembre de 2012

Fecha de aprobación: 16 de abril de 2013