

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**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**

JULIANO DA COSTA MACHADO TIMMERS

ORIENTADOR: PROF. DR. OSCAR ALFREDO SOBARZO MIÑO

PORTO ALEGRE, JULHO DE 2011

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**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**

JULIANO DA COSTA MACHADO TIMMERS

Orientador: Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño

Banca Examinadora:

Prof. Doutor Francisco Antonio dos Anjos (UNIVALI)

Prof. Doutor Álvaro Luiz Heidrich (UFRGS)

Prof. Doutor Paulo Roberto Rodrigues Soares (UFRGS)

**Dissertação de Mestrado
apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Geografia da
Universidade Federal do Rio
Grande do Sul como requisito
para obtenção parcial do título de
Mestre em Geografia.**

PORTO ALEGRE, JULHO DE 2011

T584 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. / Juliano da Costa Machado Timmers. – Porto Alegre : UFRGS/PPGea, 2011.
164 f. il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, RS - BR, 2011.
Orientador: Prof. Dr. Oscar Alfredo Sobarzo Miño

1. Geografia Urbana. 2. Espaço Urbano. 3. Espaço Público. 4. Porto Alegre. 5. Revitalização. 6. Capitalismo monopolista. I. Título.

CDU 911.375

Catálogo na Publicação
Biblioteca do Instituto de Geociências - UFRGS
Renata Cristina Grun CRB 10/1113

*Dedico este trabalho a H3lio Airoldi e Nilza Machado Airoldi
in memoriam*

O capitalismo não pode funcionar sem sua infraestrutura típica: estradas, portos, edifícios e fábricas. A grande pergunta é como se constroem essas infraestruturas e em que medida contribuem para a produtividade no futuro. Nos Estados Unidos, fala-se muito de pontes que vão a lugar nenhum. Há interesses muito grandes dos lobistas da construção que querem construir não importa o quê. Podem corromper governos para fazer obras que não terão nenhuma utilidade.

David Harvey

Agradecimentos

Gostaria de agradecer primeiramente meu orientador o Professor Doutor Oscar Sobarzo pela excelente orientação, apoio e crédito conferido a mim ao longo da elaboração desta dissertação de mestrado. Extensivamente agradeço a todo o corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRGS em especial aqueles professores com quem mantive contato mais próximo. Destaco entre esses professores a figura do Professor Álvaro L. Heidrich e do Professor Paulo Soares cujos apontamentos realizados na banca de qualificação de mestrado colaboraram com a melhor construção desta pesquisa.

Agradeço também em nome dos muitos amigos que fiz na Casa do Estudante Universitário (CEU/Ufrgs), salientando a ótima estrutura física e de serviços prestada aos estudantes, sobretudo os mais carentes, desta universidade pública. Agradeço a meus familiares pelo contato que mantém nossa pequena história viva e preme de sentido junto de nossas breves existências. Nesse âmbito agradeço especialmente ao carinho e estímulo de minha mãe Maria do Carmo Machado e de minha “mãe em Porto Alegre”, Marna Machado Esperança.

RESUMO

O presente trabalho analisa uma proposta de mudança espacial sobre parte de uma grande área pública da orla da cidade de Porto Alegre. Essa mudança é compreendida a partir de processos de urbanização difundidos em escala global, tais como as manifestações do planejamento estratégico. A proposta incluída no presente estudo visa identificar, na revitalização da área mencionada de Porto Alegre, traços de uma urbanização adaptada às formas do mercado capitalista do século XXI que se desenvolvem sob uma dimensão política a partir de um arranjo entre agentes urbanos monopolistas. A análise contida nesse estudo segue a interpretação de Jean Lojkine para quem a organização monopolista da produção envolve os espaços urbanos com grande destaque no processo de reprodução do capital. Os agentes que promovem esse tipo de modificação nas cidades sob essa lógica de acumulação monopolista são representados por segmentos do Estado e também do grande capital. O estudo indica que a revitalização em curso na orla de Porto Alegre resulta em uma atualização deste espaço para reprodução do capital, mais do que uma demanda da população localizada junto dessa área.

Palavras-chave: revitalização, capitalismo monopolista, espaço público.

ABSTRACT

The following study analyses a proposal of spatial changing over a section of a larger public area of the Guaíba lake's margin in Porto Alegre. This changing is comprehended over urbanization processes widespread in global scale as the manifestations of the strategic planning. The proposal included into the present study aims to identify revitalization of the mentioned area of Porto Alegre, with the traces of urbanization adapted to the forms of capitalist market of XXI century that have developed themselves under a political perspective through an arrangement of urban monopolistic agents. The analysis presented in this study follows the interpretation of Jean Lojkin to whom the monopolistic organization of production involves the urban spaces with a significant importance into the processes of reproduction of capital. The agents that promote this sort of modification of the cities through this logic of monopolistic capital accumulation are represented by segments of State and great capital. The study indicates that the revitalization in course over the Porto Alegre's margin results in an updating of this space to the reproduction of capital, more than a demand from the population located into this area.

Key-words: revitalization, monopolistic capital, public space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Porto Alegre no contexto do continente americano, do estado do Rio Grande do Sul e com sua orla central em destaque.....	12
Figura 2 - Mapa Histórico de Porto Alegre (1840).....	92
Figura 3 – Terceira perimetral.....	104
Figura 4: Bairros de Porto Alegre destacados pela associação à eixos de valorização urbana.....	104
Figura 5: Evolução da distribuição da oferta de imóveis (novos) por bairro.....	106
Figura 6 - Usos sobre a área de estudo (Porto Alegre/RS).....	108
Figura 7 - Projeto de Intervenção na Ponta do Gasômetro.....	110
Figura 8 - “Prainha do gasômetro” no feriado do dia do trabalho.....	111
Figura 9 - Identificação dos setores da Orla.....	117
Figura 10 - Esquema de equipamentos urbanos de acordo com as Diretrizes da Orla.....	120
Figura 11 – Moradores da vila Chocolateiro.....	134
Figura 12 - Piquetes (estandes) do Acampamento Farroupilha no Parque Maurício S. Sobrinho.....	145
Figura 13 - Mapa com as Áreas de Interesse Especial (AEIs) Porto Alegre – RS.....	149

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População urbana, total e grau de urbanização da RMPA (1940-1970).....	96
Tabela 2 - Participação da População Total da RMPA na População Total do Rio Grande do Sul (RS) e Participação da População Total de Porto Alegre na População Total da RMPA – 1995, 2000 e 2004 (%).....	99
Tabela 3 - Participação do PIB Setorial e Total de Porto Alegre no PIB Setorial e Total da Região Metropolitana de Porto Alegre – 1999- 2002 (%).....	100
Tabela 4 – Taxa de vacância em Porto Alegre.....	105
Tabela 5 – Obras propostas para orla, agentes públicos envolvidos e montante a ser investido.....	140

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO I: Considerações gerais acerca da construção do espaço urbano.....	16
1.1. Considerações sobre o fenômeno urbano.....	16
1.1.1. A formação social e a cidade.....	16
1.1.2 O papel do Estado quanto ao modo de produção e a dimensão urbana.....	24
1.1.3. Discutindo o planejamento urbano e suas possibilidades.....	27
1.2. Concepções Urbanas.....	32
1.2.1. O espaço urbano forjado sob o Modernismo.....	32
1.2.2. Formas de urbanização contemporâneas.....	40
CAPÍTULO II: Sentidos e interesses na construção do espaço urbano.....	52
2.1. Sentidos da cidade no contexto econômico atual.....	52
2.2. Utopias sobre utopias.....	63
2.2.1. Os interesses que influenciam o poder público (o Estado).....	67
2.2.2. Os interesses dos empreendedores.....	72
2.2.3. Os interesses dos usuários do espaço.....	78
2.3. Sobreposições de agentes e resultantes espaciais.....	82
CAPÍTULO III: Interpretando recortes urbanos de Porto Alegre e suas modificações.....	90
3.1. Breve histórico sobre a evolução urbana de Porto Alegre e seu antigo centro.....	90
3.2. O nexó entre macroeconomia e as transformações recentes no espaço porto-alegrense.....	100
3.3. A orla central do Guaíba e o recorte do presente estudo.....	107
3.4. Espacialidades da orla central em questão.....	112

CAPÍTULO IV: Identificando agentes e seus interesses no processo de urbanização associado às transformações na Orla Central de Porto Alegre.....	124
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	151
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	155

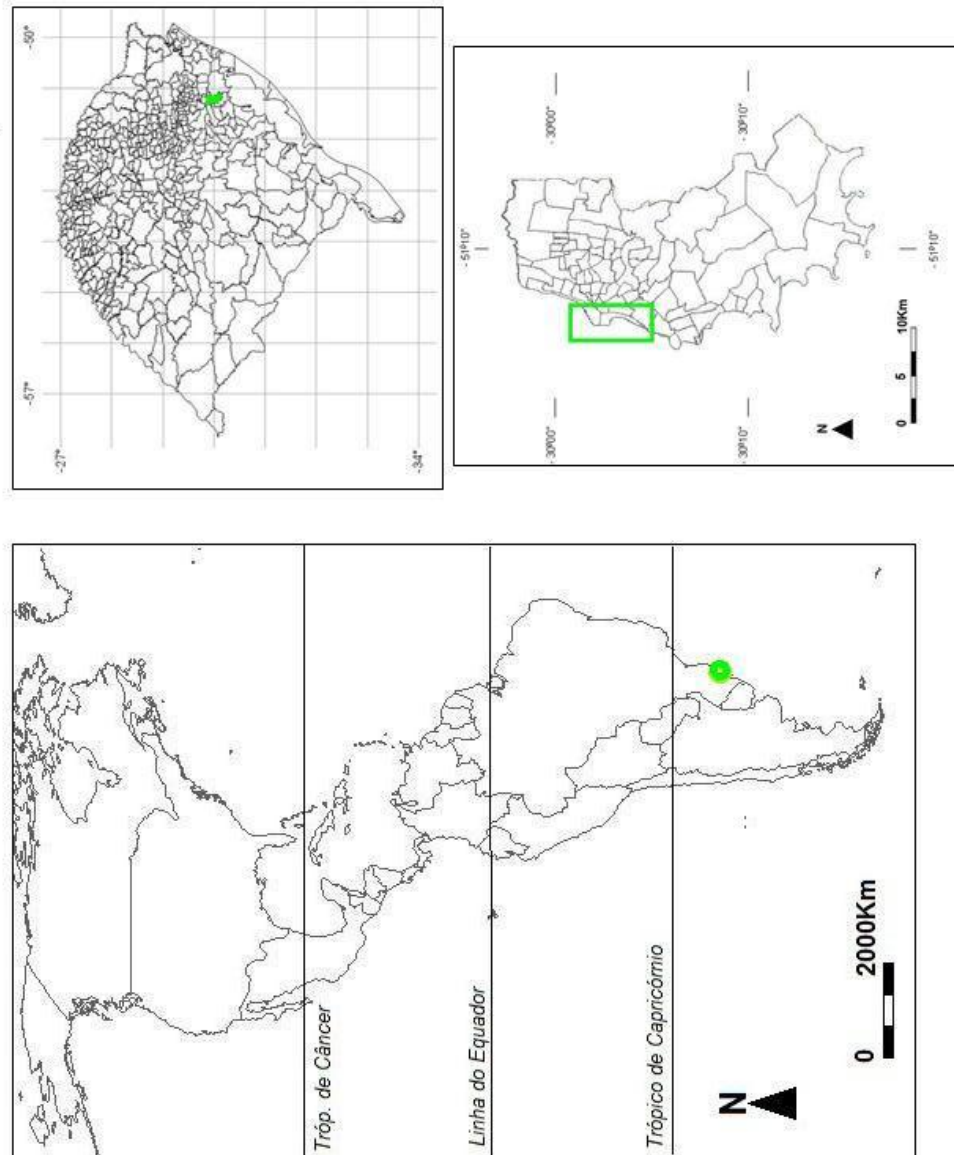
INTRODUÇÃO

Analisar as manifestações de um tipo de urbanização observadas sobre determinadas cidades, implica contextualizar as condicionantes geográficas locais envolvidas nesse processo. Do ponto de vista da abordagem estrutural do espaço é válido, todavia, destacar uma observação importante: a semelhança entre os fatores condicionantes locais de várias cidades generaliza um tipo de urbanização. É claro que explicar tal generalização é uma tarefa complexa: que dimensões a envolvem, qual a sua essência, isto é, de que maneira fenômenos isolados em diversas partes de um sistema renovam uma estrutura, no caso, espacial.

Sinteticamente é sabido que práticas novas associadas a processos em âmbito urbano, tais como a industrialização, o desenvolvimento técnico, científico e informacional associados à multiplicação de variados serviços, cada qual se incorporando e se aglutinando com diferenciadas concentrações sobre o tecido urbano, acabam se estandardizando e se universalizando sobre o espaço geográfico na mesma medida em que são potencializadas lógicas de reprodução do capital junto a esses processos. Promovendo tais mudanças e ajustes, há agentes que de maneira objetiva articulam a reificação de determinados processos e práticas no espaço urbano de acordo com seus interesses quanto à construção da cidade.

Nossa abordagem se desenvolve sobre as modificações urbanas junto de parte orla da capital gaúcha (ver Figura 1). A parte central da cidade de Porto Alegre, voltada para o lago Guaíba, apresenta um porto com alguns armazéns obsoletos para a atividade portuária, identificado pelo Cais Mauá que se quer revitalizar e transformar em uma grande área voltada a serviços. A orla central agrega ainda importantes áreas públicas de lazer como a Usina do Gasômetro e parques que se estendem até o estádio Beira-Rio, que será reformado para os jogos da Copa Mundial de Futebol de 2014. Essa extensão de áreas contínuas de orla, além de apresentar similaridade urbanística com reformas implementadas em orlas de outras cidades do mundo, como Buenos Aires, Barcelona e Bilbao, também se assemelha quanto aos processos que permitiram sua construção. Em que pese à conjuntura de agentes para o encaminhamento dessas formas urbanas, nosso estudo focaliza dois agentes

Figura 1: Porto Alegre no contexto do continente Americano, do estado do Rio Grande do Sul e com sua orla central em destaque



principais no processo de transformação espacial dessa área de Porto Alegre: a ação de segmentos importantes do Estado e a dos grandes agentes privados.

Para interpretar a revitalização da faixa de orla mais central de Porto Alegre, analisamos os movimentos dentro desse processo por parte de instituições locais em articulação com outras esferas de poder público, como o governo estadual e federal, bem como instituições ligadas ao poder executivo nos três níveis de poder. Já do ponto de vista dos agentes privados, destacamos a necessidade de fracionar a classe capitalista em segmentos, não só com diferentes quantidades de capital, mas também com funções diferenciadas dentro do processo de acumulação, o que define, principalmente em países periféricos, diferentes circuitos de acumulação. Assim, quando nos referimos aos grandes agentes privados, destacamos aqueles grupos que se mantêm ligados por meio da reprodução do grande capital transnacional e se manifestam através de escritórios ligados ao comércio de imóveis e serviços avançados, tais como os de propaganda, de *design*, informática e de finanças e crédito, além de empresas que atuam diretamente na indústria da construção. Essa gama variada de empresas que se ligam a partir do capital em um bloco chamado de monopolista, uma vez que se unem a partir de um capital financeiro agregado pelos órgãos e instituições financeiras de influência global. Na atualidade, a grosso modo, é válido afirmar que a decisão eminentemente política de definir para onde devem se aportar os fluxos desses capitais, tem incluído a sustentação do lucro desses agentes privados internacionais, que se seguem ou se agregam aos fluxos do capital financeiro mobilizado.

A articulação desses agentes se dá no nível político, no qual a facilitação dos processos por vias das ações do Estado é fundamental no sentido de encaminhar recursos e mobilizar instituições públicas de modo a garantir a efetivação desses processos de maneira orgânica. O sentido da palavra “orgânica” refere-se a “estável”, no qual o poder público é compreendido como uma organização social maior e complexa, cuja função é marcada pela contradição entre criar meios para viabilizar a reprodução do capital, mas também generalizar a socialização dos meios de produção. Aqui partimos do pressuposto que a organização estatal assume seu papel mais destacado na história do capitalismo, na medida em que detém um poder singular de conjugar suas funções contraditórias expressas por diferentes instituições, em um sentido que mantém o modo de produção ativo, apesar dos desajustes que comprometem a qualidade de vida de milhões no campo e na cidade.

Muito desse sentido das políticas orquestradas pelo Estado através dos consórcios espontâneos e multifacetados com os agentes ligados aos capitais que circulam globalmente, passa pelo papel que hoje cumpre o espaço urbano. O que qualifica a centralidade do urbano hoje do ponto de vista econômico capitalista, representa um conjunto de processos lidos a partir de determinadas formas de urbanização contemporâneas. O arranjo político desses processos de urbanização revela seus agentes públicos e privados. Identificar os contornos entre esses arranjos e comparar experiências urbanas distintas, mostra-se um recurso metodológico útil no presente estudo. Perifericamente ao objetivo deste trabalho busca-se identificar as relações entre agentes públicos e privados em um processo de urbanização específico, mas se objetiva também analisar aspectos participantes no âmbito desse processo de urbanização, tais como as implicações culturais e a questão da mobilização de grupos não alinhados com o bloco monopolista junto da melhoria da sua condição no espaço urbano.

O presente estudo, portanto, objetiva:

- Identificar agentes públicos e privados envolvidos na revitalização da orla central de Porto Alegre.
- Analisar a revitalização da orla da capital gaúcha no contexto da urbanização contemporânea e dos arranjos da economia internacional.
- Verificar elementos de democratização da construção do espaço urbano envolvidos no processo em questão.
- Delinear aspectos culturais participantes do processo de transformação espacial da orla, destacadamente no que diz respeito à propaganda promovida por entes públicos.

Em termos dos procedimentos metodológicos, esse estudo se dera por meio:

- de entrevistas com representantes de órgãos públicos, principalmente aqueles ligados ao executivo municipal;
- de análise dos documentos produzidos por órgãos públicos como secretarias locais e bancos públicos.
- da interpretação do material de imprensa escrita e/ou eletrônica promovida tanto por entes públicos como privados, no sentido de compreender

os interesses envolvidos.

A metodologia ainda inclui a interpretação do material obtido pelos meios expressos acima, a partir de uma perspectiva teórica crítica em relação aos desdobramentos da urbanização contemporânea levantada pelo autor desse estudo.

A dissertação divide-se em quatro capítulos. No primeiro destacamos a abordagem de urbano que será referência ao longo de todo o resto do trabalho. Aqui tentaremos brevemente destacar o papel das centralidades que conformam a importância desse espaço no contexto maior do espaço geográfico e do modo de produção capitalista. Nesse sentido destacamos as formas de construção das cidades, além de os instrumentos criados para conformá-las sob a modernidade e no contexto contemporâneo. No capítulo dois destacamos, de forma generalizada, o papel dos diferentes agentes sociais na construção do espaço urbano na atualidade. Analisamos também a relação dos mesmos e seus interesses diferenciados sobre o espaço urbano. Abordamos a cooptação dos interesses de parte desses grupos e a sobreposição dos interesses dos grupos não alinhados com o capital monopolista. No capítulo três contextualizamos a centralidade exercida pela capital gaúcha, bem como os planos que tentaram adequar o sentido da cidade à ordem macroeconômica externa no período moderno e na atualidade. Quanto aos processos mais contemporâneos, destacamos as propostas de renovação do eixo centro-sul da capital, incluindo o Cais Mauá, Usina do Gasômetro e áreas públicas adjacentes e o Complexo Beira-Rio. No capítulo quatro associamos os aspectos analíticos levantados nos capítulos um e dois, ao processo de revitalização da orla que se associa, por sua vez, às estratégias de valorização fundiária do eixo centro-sul. Além disso, tangenciamos quais tipos de resultados urbanos para o conjunto da cidade a reforma da orla enseja, de modo a evidenciar como ela se articula com outras ações de Estado voltadas à habitação, por exemplo. Com isso objetivamos identificar que há uma lógica nas aparentemente distintas, e às vezes até contraditórias, ações do Estado em âmbito urbano, sendo que a experiência de Porto Alegre parece não se afastar desses pressupostos.

CAPÍTULO I: Considerações gerais acerca da construção do espaço urbano

1.1. Considerações sobre o fenômeno urbano

Nessa parte inicial do capítulo buscamos delinear algumas compreensões acerca do urbano que subsidiam a perspectiva teórica que se objetiva desenvolver aqui, quanto aos processos de renovação da orla central de Porto Alegre. A abordagem adotada tem ênfase na interpretação estrutural da cidade, buscando, inicialmente, fazer um recorte teórico que exalte o papel político e econômico desempenhado pelas cidades. Genericamente sintetizaremos essa análise, atualizando essas dimensões políticas e econômicas através de processos de urbanização que nos trazem ao presente. Nessa passagem compreendemos que é com o advento do modo de produção capitalista e a partir da assunção do Estado Nacional Moderno que os processos urbanos ganham maior destaque em um contexto cada vez mais internacional.

1.1.1. A formação social e a cidade

As cidades e suas transformações destacam centralidades que são um dos elementos mais evidentes da espacialidade urbana. Tais centralidades não se confundem necessariamente com a cidade em si, mas se destacam pelas atividades aí envolvidas e delas não podem se dissociar. Esta relação entre a materialidade urbana e suas funções destaca a polis dentro do conjunto do espaço geográfico e hoje ela representa um elemento ainda mais relevante nesse contexto, já que se amplia o processo de urbanização¹ a ela associado. Dadas as transformações ocorridas nas formas produtivas, relacionadas ao peso do setor terciário na economia, as quais se confundem com uma estrutura urbana, poderemos distinguir a presença do fenômeno urbano no contexto

¹ O pensamento convencional tende a confundir a cidade com a mera materialidade de equipamentos urbanos conjugados sobre uma parcela do espaço, ou seja, o senso comum reconhece a cidade apenas no suporte físico da sociedade urbana, sendo que na prática a cidade e a sociedade urbana ligam-se no processo de urbanização sob o qual se encobre a vanguarda, o porvir do homem (LEFEBVRE, 1973, p.159).

global, tanto da história humana recente, como na análise espacial contemporânea. Considerada a sua importância, a análise urbana permeia o ofício dos mais variados cientistas sociais.

Metodologicamente, o papel das categorias de interpretação, das quais as cidades são objetos de análise, encerram outra questão que tem evoluído junto com a importância das cidades no contexto espacial. Isto é, na medida em que aglomerados urbanos crescem do ponto de vista espacial, populacional e produtivo desenvolvem-se análises geográficas, demográficas e econômicas sobre eles na tentativa de compreender a complexidade de relações estabelecidas. Inicialmente estas dimensões analíticas são desenvolvidas isoladamente e compiladas em grandes estudos monográficos sobre cidades e regiões. Posteriormente com o desmembramento disciplinar das ciências sociais, entre elas a geografia, há um aprofundamento, bem como uma profusão de metodologias científicas em cada um dos ramos do saber, processo que se confunde com a diversidade de fenômenos (sociais, econômicos e espaciais) que a cidade, principalmente a metrópole, comporta. Há, contudo, fatores que revelam certos padrões no condicionamento da construção e da dispersão espacial sobre a superfície terrestre. Estes fatores condicionam processos de urbanização, os quais possuem grande consonância com a dinâmica do modo de produção vigente.

Dos pontos de troca da Antiguidade até os espaços altamente tecnificados do terciário superior do século XXI, a polis abrigou parte significativa das transformações sociais, econômicas e políticas percebidas na atualidade. A determinação das funções cumpridas pelas cidades em diferentes momentos definirá diferentes formas de interação social dentro delas, bem como diferentes e mais complexos arranjos econômicos entre as cidades e entre elas e o campo.

Há, sem dúvida, elementos que ligam a Tebas da Antiguidade à Londres do mundo globalizado. A centralidade exercida por ambas em termos políticos e econômicos dos mundos que as erigiram é provavelmente o traço ligante fundamental entre estes e outros significativos centros urbanos da História. Curiosamente, a manutenção desta centralidade é algo que se manifesta como algo necessário ao longo da História Humana, mesmo se considerarmos apenas a cidade como lócus do desenvolvimento técnico dos mais variados

grupos humanos. De qualquer forma, o desenvolvimento de condicionantes que qualificam cidades entre si é determinado tanto por aspectos aleatórios, como uma dada posição geográfica favorável em relação a um novo mercado consumidor, mas principalmente por serem construções sociais humanas, sendo produzidas pela ação política de diferentes agentes sociais. Em que pese tais considerações, no âmbito das construções sobre o espaço geográfico, a cidade se sobressai como um exemplo singular².

A questão do porquê Gênova não apresenta hoje a mesma importância que possuía quando do princípio da Idade Moderna, requer a observância do desenvolvimento das forças produtivas e o caráter dinamizador das transformações espaciais inerentes ao modo de produção dominante. A interpretação do espaço submetido à natureza dinâmica do capitalismo representa uma tarefa cuja objetividade apresenta-se dificultada em função da própria natureza cambiante de tal modo de produção, mas também devido a questões de método de análise fundados em bases fenomenológicas de caráter ideológico confuso (LOJKINE, 1981, p.149). A análise urbana sob o capitalismo, ou do que poderíamos chamar de urbanização capitalista, descreve um eixo fundamental a partir do qual se torna possível ler os eventos concernentes ao urbano de forma ampla. Essa abordagem permeia o presente trabalho. Nesse sentido, os processos operantes na cidade, interpretados através de conceitos advindos da análise materialista histórica, objetivam renovar os questionamentos concernentes a problemática urbana atual (LEFEBVRE, 1999).

Muito da dificuldade dos analistas em captar a essência das transformações espaciais, tais como o sentido da aglomeração urbana sob o caráter mutável do capitalismo, se deve ao fato de não considerarem com o devido rigor algumas contradições inerentes à urbanização produzida sob a influência de tal modo de produção. A principal contradição refere-se ao estabelecimento de uma rede de cooperação entre os agentes de produção a qual entra em conflito com a emergência da concorrência entre estes agentes

² Sob sentido específico, a singularidade mencionada pode ser compreendida pela materialidade urbana conceituada como "obra" na medida em que esta interpretação vincula arte e urbanização, onde o senso estético nascido do estímulo das classes dominantes e assimilado pelas classes subjugadas será expresso através de construções monumentais como igrejas e palácios (LEFEBVRE, 1973).

dentro do espaço geográfico onde o peso da rede urbana é determinante. O resultado destes processos é a fragmentação de um espaço urbano parcelado pelo princípio da propriedade privada, mas que deve combinar-se para tornar possível o processo produtivo (LOJKINE, 1981, 153).

De qualquer forma se faz necessário que, a título de compreensão, partamos do pressuposto básico que define a urbanização e suas manifestações como formas de divisão social (e territorial) do trabalho. Como tais “elas estão no centro da contradição atual entre novas exigências do processo técnico – essencialmente em matéria de formação ampliada das forças produtivas humanas – e as leis da acumulação do capital” (LOJKINE, 1981, p. 122). A divisão primordial do trabalho é a que divide e articula campo e cidade; tal configuração está definida desde a aurora da sociedade capitalista e, em que pese algumas especificidades desta divisão espacial em nossos dias, mantém traços da sua estrutura territorial até hoje.

Pela importância que assume dentro do processo produtivo, portanto, a urbanização é um fenômeno que permeia todo o espaço terrestre, já que envolve redes técnicas cujos principais nós descrevem os grandes centros urbanos, metrópoles e áreas metropolitanas reconhecidas internacionalmente. O alcance que o processo de urbanização adquiriu do ponto de vista das transformações em âmbito produtivo, principalmente a partir da segunda metade do século XX, definiu uma grande variedade funcional entre os elementos que compõem uma estrutura urbana (há cidades com centro antigo obsoleto, centros dinâmicos, cidades planejadas, etc.). Esta variedade de formas urbanas, atreladas a sua importância no contexto econômico, permitiu que sob determinada perspectiva a cidade envolvesse inclusive o espaço rural que tem se contrastado com o urbano estritamente pelo aspecto produtivo³. Com o objetivo de construir um esquema explicativo, aproximado da realidade, podemos descrever a forma desta divisão primordial produtiva na atualidade em uma divisão zonal do espaço que pode ser assim definida:

³ Santos (2008) destaca uma modificação significativa no espaço rural brasileiro onde este último se incorpora ao urbano, já que hoje são necessários à consumação do processo produtivo no campo serviços como os bancários, os de assistência técnica agrícola e os de assessoria empresarial cujos centros se encontram na cidade.

Zonas definidas pela produção:
agrícola
industrial
de circulação de capital

ou

Zonas definidas por funções:
de reprodução de capital
de comando político-econômico

Fonte: LOJKINE, 1981.

Tal divisão evidencia uma organização territorial do trabalho que objetivamente divide zonas que cumprem distintas funções e participam de algum modo na reprodução do capital. É preciso destacar que a definição de zonas produtivas não implica uma interpretação mecânica da dinâmica econômica que envolve as redes urbanas. Justamente, a compreensão de que tais zonas incluem pontos de rede que estabelecem fluxos, maiores ou menores, de trocas econômicas é o que define a reestruturação dessas zonas e das cidades que as compõem. Isso quer dizer que mudanças macroeconômicas, como crises de superacumulação, terão efeitos objetivos e quase instantâneos sobre determinadas zonas produtivas.

A forma de acumulação clássica envolve essencialmente as zonas produtivas agrícolas e industriais. Todavia, com a assunção do mercado financeiro globalizado, as áreas de circulação de capital relacionam-se às áreas de comando político, particularmente a partir da centralidade assumida pelo capital fictício no qual se aglomeram meios de circulação de capital (bancos, principalmente) e os centros de comando político econômico do Estado e dos grandes grupos privados que atuam além dos limites de um único território nacional.

Às grandes áreas urbanas contemporâneas agregam-se os meios para reprodução do capital, chamados de meios de circulação material (que na prática conformam avançados meios de comunicação e transporte). Junto com os meios de circulação material, as áreas de aglomeração úteis ao processo de produção no século XXI envolvem os meios de consumo coletivo (hospitais,

centros educacionais, parques), os quais não podem ser considerados produtivos do ponto de vista estrito da acumulação capitalista⁴. Apresentam destaque no processo de acumulação atual, entre tais meios de consumo coletivo, os espaços educacionais, mais especificamente as universidades e os centros de pesquisa aplicada, cujos produtos, indiretamente ou não, participam de forma determinante do circuito produtivo contemporâneo. As áreas públicas de parques e praças, também meios de consumo coletivo, têm ganhado uma certa relevância junto às formas de urbanização atuais, pois, como afirma Serpa (2007), tais áreas possibilitam a qualificação do solo urbano das suas adjacências, influenciando na renda do setor imobiliário.

Vários autores têm ilustrado tais processos produtivos que tem grande influência nas novas configurações urbanas. Entre eles, destaque para Santos (2001) que define as grandes cidades da atualidade como espaços nodais que participam de uma rede que ele define como técnica, científica e informacional. Tal rede diferencia pontos entre si numa hierarquia entre lugares. O mesmo autor usa os termos “espaços luminosos” e “espaços opacos” em sua análise sobre o território brasileiro para definir as áreas constituídas sob uma urbanização útil ou não aos circuitos econômicos internacionais contemporâneos. Sassen (1991), referindo se especificamente aos espaços “mais luminosos” da rede urbana definida por Milton Santos, entende o desenvolvimento de uma urbanização submetida a um processo de financeirização da economia, associado à emergência crescente de serviços de transações definidos pelo desenvolvimento tecnológico das comunicações bem como pela quebra das barreiras econômicas impostas pelos Estados nacionais. Eis a marca de uma organização espacial adequada a estes meios produtivos, nos quais encontraremos o nexo necessário ao surgimento e à manutenção

⁴ Os gastos referidos aos meios de circulação material e os meios de consumo coletivos são considerados despesas de produção por não agregarem valor de uso materializável no produto, já que a utilidade das coisas é “determinada pelas propriedades materialmente inerentes a mercadoria, só existe através delas” (MARX, 1968-83, p. 42). Na prática, essas despesas de produção são apenas custos necessários como intermediários entre a produção e consumo. Tal discussão relaciona-se com a natureza do setor de serviços. Em estudo que faz retrospecto das formulações dos pensadores da economia acerca deste setor, Alonso (2009b), revela que independentemente de definir os produtos do setor terciário, o fato é que o debate contemporâneo sobre os serviços considera a sua crescente e expressiva participação na composição do PIB, o que estabelece forte relação com a economia urbana (p. 32).

das cidades globais.

Neste contexto, portanto, a urbanização atual é colocada em evidência enquanto processo em que se organizam e se desenvolvem os meios de produção no século XXI. Sob tal determinação, a própria cidade enquanto materialidade física expõe transformações visíveis, as quais são motivadas pela necessidade de revolucionar “incessantemente seus meios de produção para aumentar a parte do trabalho excedente com relação ao trabalho necessário” (LOJKINE, 1981, p. 123). Este aumento de produtividade efetivamente “é imprescindível ao desenvolvimento da acumulação capitalista” (LOJKINE, 1981). A produtividade poupa trabalho, ampliando as margens de lucro e não os salários dos trabalhadores sob o capitalismo. Portanto, o desenvolvimento da produtividade, baseado que está no desenvolvimento tecnológico, põe em evidência a centralidade de meios de consumo coletivo, como as instituições superiores de ensino, as quais se aglomeram sobre o espaço urbano e são peças-chaves nesse aspecto produtivo. Assim, genericamente, ficam tangenciadas algumas dessas máximas do modo de produção capitalista e a forma como se aplicam sobre as formas de urbanização reconhecíveis na contemporaneidade.

Dentro do quadro atual que prima por uma maior fluidez do capital, tendo em vista a grande desregulamentação do capitalismo em escala global, o que tem gerado sucessivas crises, Sánchez (2003) sugere a existência de um mercado global de cidades em gestação. Tal formulação, no entanto, merece uma análise apurada. O fato é que o parcelamento crescente do solo criou o mercado para a comercialização do espaço. É provável que a padronização espacial urbana observada em um número crescente de cidades representa a manifestação generalizada do referido processo de mercantilização espacial. Especificamente, as formas desta padronização, que alguns identificarão com os novos direcionamentos do urbanismo, sob a análise aqui constituída, referem-se primordialmente a um amoldamento às características dominantes dos meios produtivos do presente. Suas consequências definem “que um número crescente de fragmentos, ou partes da cidade, está sujeito ao controle, à normatização, à privatização, com grandes impactos para a vida social” (SÁNCHEZ, 2003, p. 44).

A rigor, a definição da cidade como mercadoria é um tanto quanto

controversa, pois a mobilização do “produto espacial”, como um objeto submetido à troca no mercado, apresenta especificidades em termos de uso e em termos de tempo de consumo (já que não pode ser fruído individualmente), que dificultarão a obtenção esperada de altas taxas de mais-valia. De qualquer forma, isso não inviabiliza a consumação do capitalismo através do urbano.

O momento histórico que vivenciamos, em que o processo de urbanização se amplifica cada vez mais sobre os países periféricos e os grandes capitais monopolistas agregam um número crescente e diversificado de capitais médios (empresas de alcance regional), confere importância ao papel exercido pela informação no sentido de organizar e tornar funcional o processo produtivo, inclusive nos países do Sul. A cidade, sendo o lócus desse processo informacional e das redes mais articuladas e eficientes de comunicação, se converte em grande centro de gestão de fluxos de capitais (fictícios e concretos), onde os meios de consumo coletivo e de circulação definem a atratividade do capital junto ao espaço urbano dentro do circuito internacional da economia.

Para se qualificarem, nesse contexto econômico, as cidades que pretendem incluir-se no circuito de cidades globais, devem buscar investimentos que irão compor infraestruturas para um terciário avançado (de serviços publicitários, de produção de *softwares*, de análise financeira e consultorias diversas). Em tal contexto de reprodução do capital ampliado, as cidades também necessitam:

- de modernização dos meios de transporte (para adequar-se a um circuito de produtos gerados conforme a demanda, mais sofisticados e menos numerosos);
- da demarcação de áreas próprias ao setor empresarial e financeiro (esta demanda é tanto técnica, pois os prédios voltados a estas atividades representam o que há de mais sofisticado nesse sentido, quanto de cunho sócio-econômico, já que esse zoneamento facilita a regularização dos preços para o mercado imobiliário e mesmo a padronização para questões de segurança predial);
- da criação de espaços seletivos de lazer que por sua vez incrementarão o valor do solo do entorno.

As áreas que tem sido alvo destes processos de transformação espacial,

ou áreas, em alguns casos, eufemisticamente chamadas de revitalizadas, definem geralmente as áreas centrais dos grandes centros urbanos (CARLOS, 2001).

1.1.2 O papel do Estado quanto ao modo de produção e a dimensão urbana

Partindo então da interpretação do urbano como espaço específico dentro da divisão social do trabalho cuja divisão primordial é a divisão cidade-campo, e mais, definindo-o ainda no contexto contemporâneo, como centro de intensa aglomeração de meios de circulação material e de consumo coletivos que conformam uma rede adequada à cooperação produtiva com fins capitalistas que diferencia as cidades, torna-se necessário analisarmos quem são os promotores das transformações espaciais em curso e quais objetivos assumem no tocante às modificações territoriais que se propõem a fazer. Nesse ínterim, é de suma importância que investiguemos o papel do Estado não estritamente do ponto de vista jurídico onde ele figurará ora como um ente organizador da produção econômica ora como um agente promotor do desenvolvimento social. Esses pressupostos, que a princípio não são excludentes, tendo sido pensados inclusive para que dessem origem a ações complementares através de diferentes níveis administrativos e têm de ser ponderados a partir da lógica fundamental do capitalismo que opõe socialização dos meios produtivos à necessidade de ampliação dos lucros.

Primeiramente é válido salientar aqui a ideia das escalas. Para que possamos compreender a estrutura do Estado e sua relação com o desenvolvimento territorial urbano, é preciso ir além das suas interfaces institucionais determinadas em três níveis administrativos: federal, estadual e municipal. No contexto da globalização econômica capitalista, essas esferas de poder se rearticulam frente ao dinamismo das incursões produtivas adequadas a um modelo de acumulação flexível⁵.

⁵ Por acumulação flexível na sua interface geográfica entendemos, genericamente, uma forma nova de estruturação espacial com fins produtivos que se manifesta “na forma fixa e imóvel de recursos de transporte, instalações fabris e outros meios de produção e consumo” (HARVEY, 2005, p. 53), mas que tem a capacidade enquanto modelo flexível, além de produzir bens conforme a demanda, “de ser desconstruído e reconfigurado a fim de abrir

Um princípio importante na análise urbana refere-se à hierarquia de fatores que condicionam a dinâmica de sua produção. É necessário definir parâmetros para distinguir não só o peso dos agentes envolvidos, mas também a essência que permeia os fenômenos promovidos por esses agentes. Se considerarmos o modo de produção capitalista como a estrutura que inclui os elementos condicionantes das políticas econômicas que perpassam o urbano, as quais adequam políticas sociais nos diversos Estados Nacionais, entenderemos melhor as relações entre os fins sociais do Estado e sua aparência frente aos interesses privados de grupos capitalistas nacionais ou mesmo estrangeiros. O modo de produção vigente entregue à sorte dos agentes privados com inspiração ideológica liberal, cuja condução se restringe à dada pela “mão invisível” do mercado concebida por Adam Smith, seria absolutamente inviável, uma vez que apenas os Estados Nacionais articulados internamente e internacionalmente tornam possível a concretude das zonas produtivas, estimulando sua criação com subsídios públicos e, não raro, entregando-as para o benefício dos entes privados que atuam, assim, de forma complementar ao Estado no âmbito produtivo. Nesse sentido, o Estado apresenta-se como um agente monopolista e isso determinará essencialmente a forma como ele concebe a urbanização.

A revolução tecnológica observada nas últimas décadas, ela própria um dos estandartes da globalização, imprimiu profundas transformações na esfera da produção, uma vez que permitiu a expansão da socialização produtiva (o *know-how* necessário a atividade industrial, por exemplo, deixa de ser cada vez mais uma exclusividade dos países do Norte). Com ela também há maior autonomização das funções do capital (com a ampliação da cooperação produtiva de uma única fábrica para diversas unidades em diversas partes do mundo, não só o número de funções do capital aumenta, assim como a autonomia destas) e também das tecnologias da informação que permitiram uma maior mobilidade espacial da fração dominante do capital cuja expressão mais objetiva é a empresa multinacional (LOJKINE, 1981).

A urbanização contemporânea é marcada pelo novo modelo produtivo alavancado por esta revolução técnica. Seus contornos possuem variações em

contextos geográficos distintos pelos quais passam. Nos países centrais, há maior concentração de pontos permeados por uma urbanização dinâmica que forja polos irradiadores de tendências para o urbano. Elas, no contexto dos países latino-americanos, revelam aspectos homogeneizantes para as cidades, entre eles:

- a dinamização da mobilidade intra e interurbana;
- a constituição de unidades espaciais que ensejam uma paisagem urbana comum (em diversas partes do mundo);
- a promoção de novas estruturas produtivas;
- o advento de diretrizes urbanas que favorecem um mercado imobiliário internacionalizado (MATTOS, 2006).

O Estado Nacional, também nesta conceituação, será o grande agente responsável pela visibilidade desses aspectos da nova urbanização em curso, seja cumprindo o papel de financiador de obras (por exemplo, estradas e parques produtivos), seja do ponto de vista da sua capacidade de adequação para o desenvolvimento do empreendedorismo privado. O desenvolvimento do turismo previsto no zoneamento urbano de cidades que possuem áreas de orla é um exemplo claro disso. Barcelona, Bilbao, Baltimore são algumas cidades que passaram por processos de revitalização de suas áreas de orla com objetivo de atrair visitantes e lucros ligados a justificativa de dinamizar o turismo. Nesse sentido, as modificações previstas nos planos de zoneamento urbano podem favorecer determinados usos e ocupações do solo, estimulando a acumulação por parte de grupos como os incorporadores imobiliários e os agentes do terciário avançado.

Logo a chamada inserção subordinada dos países do Sul no contexto da acumulação flexível globalizada encaminha os governos latino-americanos a “requalificar suas opções e necessidades de ordenação territorial e de desenvolvimento” (RÜCKERT, 2005, p.32). Essa situação que descreve um Estado-Nacional mínimo, no sentido de ser menos centralizador em termos políticos, favorecerá a emergência do poder local, ou seja, libera melhores condições para que esferas administrativas locais tenham maiores margens de manobra no sentido de se inserirem com maior agilidade nos circuitos econômicos globais. Assim:

Os lugares que contêm tecnologia e riqueza tenderão a ser geridos por poderes hegemônicos do empresariado em experiências de desenvolvimento em que o poder local não será, necessariamente, mais sinônimo de governo local, mas sinônimo de organizações corporativas com capacidades de planejamento e de investimento em projetos estratégicos em associação com governos locais, facilmente capturados pelos poderes locais regionais privados, o que aponta para uma clássica privatização do público (RÜCKERT, 2005, p.33).

Isso define uma tendência, portanto, que delinea a chamada governança local. As organizações do chamado terceiro setor existem e tentam dirimir as perdas dos mais fragilizados grupos sociais da cidade, atuando sobre temas como desemprego, subemprego e mesmo a desapropriação por transformações do uso do solo urbano promovidas pelo poder público. Na prática, elas pouco podem frear a marcha da inserção periférica à globalização econômica orquestrada diretamente pelos agentes dos governos locais. Um instrumento de luta do qual dispõem tais organizações é a própria legislação que minimamente possibilita a funcionalidade urbana de modo que a dimensão social do espaço da cidade seja resguardada, pois o próprio Estado, que hoje majoritariamente tem um compromisso, por vezes aberto, com o capital na modificação do espaço da cidade, em determinados momentos da história recente, também promoveu o desenvolvimento de obras e instrumentos que permanecem até hoje para qualificar a vida do conjunto dos cidadãos.

1.1.3. Discutindo o planejamento urbano e suas possibilidades

A questão do planejamento urbano no contexto do modo de produção vigente representa uma questão complexa. Em que pesem às dificuldades encontradas pelos movimentos sociais urbanos, de serem atendidas as suas demandas ou mesmo de frearem a expansão da mancha seletiva da cidade sobre áreas públicas, a grande cidade, em uma tendência que alcança a escala global, tem sido moldada no sentido de ampliar as taxas de mais-valia, movimentando o capital globalizado, ainda que haja o desenvolvimento de áreas urbanas baseado em um baixo volume de investimento, como no caso das áreas urbanas menos desenvolvidas dos países do Sul, marcadas pela

irregularidade do desenvolvimento do tecido urbano. No esquema no qual um tipo de desenvolvimento urbano figura como instrumento objetivo contra a crise mundial, pois os vultosos investimentos que para ela fluem aliviam o fenômeno da superacumulação, o planejamento urbano no seu molde mais tradicional, que define parâmetros de “para onde” e “como” a cidade pode crescer, ganha um papel divergente em relação à dinâmica econômica.

Ocorre que o planejamento urbano representa uma forma de intervenção do domínio estatal sobre o espaço. Tal característica não livra o planejamento de um compromisso com o capital, porém seu direcionamento tem de atender a rigor dois ou mais lados. Na verdade, há vários interesses de classe em certo grau bastante antagônicos, daí sua ambiguidade e estrutural limitação.

A cidade no contexto contemporâneo, mesmo do ponto de vista estritamente econômico, desempenha um papel dos mais relevantes. Nesse sentido, a socialização dos meios de produção, processo indissociável do desenvolvimento das forças produtivas, determinará a ampliação dos equipamentos urbanos relativos ao consumo coletivo, tais como hospitais, escolas, parques e outros, os quais, no contexto contemporâneo, definirão elementos que, somados a outros condicionantes gerais de produção, discriminarão espaços urbanos entre si em uma hierarquia como já descrito. Neste sentido, a importância econômica da cidade para o capital identifica o desenvolvimento urbano do ponto de vista dos grupos menos abastados da polis, como algo claramente acidental. Ocorre que devido à vulnerabilidade dessas classes dentro do contexto urbano, as intervenções urbanas pensadas pelos tecnocratas do planejamento para o conjunto da cidade apenas os beneficiarão, caso estas coincidam em termos pontuais com o que é esperado de melhorias espaciais (habitação, saneamento, etc.) para os membros dessas classes. Nesses casos, portanto, o planejamento acaba por favorecer os grupos sociais mais fragilizados⁶. É verdadeiro também que em alguns

⁶ Há casos em que ocorre o contrário, ou seja, o planejamento os prejudica, aliás, o que é mais comum de acontecer uma vez que o fazer urbano, tal como um jogo de cartas, demanda compreensão de regras e códigos fundamentais para o bom desempenho dos “jogadores” no “jogo urbano”, aspecto este que dificulta a participação e a intervenção dessas classes nos processos relativos a transformação do espaço em seu favor (SANTOS, 1988). A desapropriação e a remoção de moradores de áreas irregulares se mostram como os eventos mais típicos dos processos no qual o planejamento restringe o direito à cidade para as classes menos favorecidas, isso quando áreas são transformadas a partir de demandas de planejamento.

momentos as remodelações emanadas pelo planejamento urbano, que na prática, por vezes, resume-se a uma mera formalização burocrática que encobre um amálgama de interesses comuns entre agentes do alto escalão do Estado e do grande capital, também acabam sendo capazes de prejudicar segmentos favorecidos da sociedade, como segmentos da classe média, através de intervenções urbanas tidas como necessárias⁷.

A cidade moderna enquanto produto consciente do desenvolvimento produtivo da humanidade é efetivamente resultante da ação política do Estado na figura dos seus dirigentes e técnicos. No Brasil, a maioria dos grandes projetos urbanísticos data da primeira metade do século XX e são nascidos de uma prática social que os submetia ao crivo de notórios urbanistas que detinham certa exclusividade para definir os contornos da materialidade assumida nas cidades, incluindo aí poderes para moldar suas funções econômicas e mesmo sociais. Dessa maneira os grupos dominantes produziram, a sua maneira, o espaço social das metrópoles nacionais, mais ou menos, nos moldes do que conhecemos hoje. À época, o aspecto social mais necessário para a reforma urbana nas maiores cidades se referia ao cunho sanitarista. Com isso, se objetivava dar conciliação entre desenvolvimento produtivo, já que o país se industrializava, e o atendimento mínimo da melhoria na vida dos trabalhadores. Inspirado em modelos europeus, especialmente na reforma de Paris implementada pelo Barão Haussmann no fim do século XIX, o plano Pereira Passos, voltado à cidade do Rio de Janeiro, objetivava modernizar a capital do país a partir da melhoria dos padrões habitacionais, bem como ordenar o crescimento caótico da cidade. Na prática, os objetivos modernizadores do plano foram atingidos, contudo não sem ser complementado por um processo de segregação espacial que apenas se intensificou nesta cidade até nossos dias. Foi nesse contexto, de modernização, que surgiu o planejamento urbano no Brasil.

Considerando criticamente o modelo de planejamento mais difundido e herdado do último século, destaca-se que as reformas urbanas ensejadas por

⁷ Um exemplo relevante disso é dado pela chamada Operação Urbana Faria Lima, implementada na capital paulista durante o governo Paulo Maluf na década de 1990, onde uma consolidada área da capital paulistana fora transformada em função de interesses privados do setor construtivo, o que prejudicou os antigos moradores da área que acabaram sendo desapropriados (CARLOS, 2001).

este tipo de ordenamento do solo estiveram longe de possibilitar o atendimento, a um só tempo, dos interesses das diferentes classes sociais que habitam a cidade. Em realidade o tipo de planejamento dominante até hoje no contexto nacional resolve apenas questões pontuais sobre os aspectos sociais que mais afetam a vida sobre o território urbano. O planejamento objetiva, primordialmente, manter a cidade funcionando como uma máquina que possui partes que se ajustam mecanicamente. Para isso, se vale da constituição de diferentes zonas urbanas, muitas delas definindo estruturas específicas de classe, cuja manutenção é, por sua vez, definida para a maioria da população urbana ao sabor da necessidade da acumulação constantemente renovada por um trabalho excessivo que manifesta a dimensão irracional da vida urbana contemporânea.

Este quadro social vicioso, do qual a cidade é moldura, é derivado da estrutura de acumulação vigente demarcada por profundas relações com as intervenções do Estado, pois a centralização social e a dependência tecnológica definida pelo mesmo, em associação com as empresas privadas, demarca o atual estágio que vivemos como um Capitalismo Monopolista de Estado (LOJKINE, 1981 p. 143).

Tal paradigma, no entanto, merece discernimento já que a atuação do Estado em benefício dos grupos monopolistas difere entre os grandes países do Norte. Nos EUA, por exemplo, parte significativa da base produtiva dos grandes grupos monopolistas é identificada nos segmentos de tecnologia da informação, energéticos, sobretudo no petróleo, os quais se relacionam, através do Estado, com uma crônica economia de guerra baseada em massivos investimentos públicos desse país nos setores militares. Em países do Sul, sobretudo entre aqueles com maior expressão econômica - caso do Brasil - a indústria associada ao mercado de *commodities* representa os setores estratégicos através dos quais o Estado mobiliza suas ações que terão necessariamente de beneficiar os grupos monopolistas mesmo através de empresas estatais que para se tornarem mais competitivas são pressionadas a abrir parte de seu capital ao mercado financeiro. Por grupos monopolistas compreendemos todas aquelas formas de concentração da produção, através de conglomerados, trustes, mas principalmente pela fusão dos bancos com a indústria, em benefício dos primeiros (LENIN, 2005, p. 47).

Esta nova etapa do capitalismo, do capitalismo monopolista com a primazia do setor financeiro demonstrou-se como uma nova ordem econômica a partir da consolidação da indústria como fenômeno internacional em fins do século XX. Com o desenvolvimento do setor financeiro, esta forma do capital tem na modernização do espaço urbano a sua expressão territorial, uma vez que privilegia atividades dadas a esse meio.

Nesse contexto o território nacional se mostra submetido à força da reprodução do capital financeiro internacional, o qual, no contexto urbano analisado, busca um novo nicho de exploração, na forma de oportunidade de investimento com garantias estatais, que é o mercado do espaço dentro da cidade. Logo, o planejamento urbano será apenas um instrumento bastante relevante entre outros a serviço deste tipo de socialização da produção.

A prática social em que se inscreve o planejamento, portanto, se submete aos aparelhos e instituições estatais nos quais os protagonistas são os “políticos especializados”. A função destes, de manter a cidade ativa enquanto parcela produtiva submetida à lógica da propriedade privada e do lucro, acaba contraditoriamente por barrar o encaminhamento de um substancial desenvolvimento urbano na medida em que bloqueia o “caminho à constituição de uma racionalidade superior, a da democracia urbana” (LEFEBVRE, 1999, p. 131). Efetivamente, a ampliação da socialização dos meios de produção foi realizada como um processo necessário à constituição de uma rede de cooperação produtiva globalizada baseada no desenvolvimento técnico, cuja expressão objetiva são as empresas transnacionais. Tais transformações, no âmbito da forma do modo de produção, fizeram com que o papel do Estado fosse redefinido, entre outras mudanças, tornando-o menos centralizador, como já descrito. O efeito disso na escala do urbano é a redefinição da própria ideia de planejamento. O dinamismo da acumulação capitalista atual pressiona a estrutura urbana⁸, enquanto unidade “estática” ou mesmo concreta, dentro desse processo. Sendo assim, tornou-se comum pensar a cidade com vistas na articulação de fatores no tempo presente e organizando o espaço urbano observando fatores inesperados, o

⁸ Estrutura urbana significa aqui um todo, o espaço intra-urbano, e seus elementos cuja mudança pode alterar este todo. Por elementos urbanos entendemos o centro metropolitano, seus sub-centros e bairros residenciais (VILLAÇA, 2001, p. 12).

que ensejou a assunção do termo “gestão” em detrimento de “planejamento”, que por sua vez se ligaria mais a uma “dimensão temporal do futuro” (SOUZA, M. 2008, p. 46). Assim a gestão urbana se consagra como um instrumento que tenta organizar e tirar proveito dos fluxos dinâmicos do capital internacional.

A despeito do uso dos termos adotados, se gestão ou planejamento, a apropriação dos instrumentos urbanos para configurar o espaço da cidade por parte da coletividade que a compõe apresenta-se ainda bastante limitada. Pode-se observar, no entanto, que o que há de relevante sobre o espaço urbano, em termos de direito à cidade, é que ele ainda se constitui como espaço que preserva grupos não inseridos na dinâmica de consumo intracitadino, descrevendo-o como um espaço de resistência (LEFEBVRE, 1973). Se essa resistência se converter em uma nova experiência socioterritorial no qual o uso planejado do espaço se ajuste a um programa desenvolvido pelos produtores coletivizados, cujos objetivos sejam a valorização ambiental adequada aos vínculos espaciais estabelecidos pelas culturas tradicionais, então o planejamento urbano terá um papel mais nobre do que possui hoje, dada a lógica sócio-econômica que o subverte para benefício de uns poucos.

1.2. Concepções Urbanas

1.2.1. O espaço urbano forjado sob o Modernismo

Com o objetivo de contextualizar o fenômeno urbano particularizado no presente estudo, na relação público-privado que a influencia, convém destacarmos as transformações recentes no espaço urbano que permitirão uma melhor compreensão das interpretações levantadas sobre o objeto analisado. Nesse intuito, porém, duas dimensões fundamentais e indissociáveis de análise ensejam cada qual um problema específico: as dimensões de espaço e tempo. No que se refere ao tempo, Frampton (1997) nos alerta quanto às críticas em relação às espacialidades modernas. No seu caso específico, a arquitetura, na qual o problema se estabelece ao se tentar definir o começo do período, uma vez que o termo moderno apresenta adaptações conceituais em ramos disciplinares distintos. Isso efetivamente pode ser resolvido pela constituição de marcos temporais definidos sobre a base física

da cidade em vista da adequação que esta terá de realizar junto à configuração desencadeada nos meios produtivos.

Sobre a categoria espaço cabe destacar quais os apanhados relativos às espacialidades podem ser representativos em termos de comparação com os processos experimentados no estudo da metrópole. Nesse sentido, pode se enfatizar o paralelismo que existe entre as grandes intervenções urbanas do Velho Mundo e as aplicadas em terras brasileiras. O fato conhecido é que as primeiras serviram como modelo às últimas, ainda que consideremos alguma defasagem temporal, bem como adaptações à realidade americana. Destacamos que os critérios utilizados para analisar os aspectos do espaço urbano moderno aqui partem de uma perspectiva social da constituição do espaço. Os elementos físico-territoriais são observados enquanto instrumentos de análise.

Já destacamos o caráter ambíguo da socialização produtiva no espaço urbano sob o capitalismo. Ao mesmo tempo em que essa socialização se desenvolve figurando ora como dominante nos processos espaciais, na medida em que a centralidade que exerce dentro do processo produtivo é relevante, também se mostra, por outro lado, como dominada, passiva, ante o traço revolucionário do capital sobre as bases produtivas, quando diante da necessidade de ampliar as taxas de mais-valia. Aqui longe de se querer resolver a querela proporcionada pelo dualismo modernismo e pós-modernismo, no qual alguns debates giram em torno da existência ou não do último, buscamos usar um esquema explicativo em que possamos embasar nossas interpretações fundamentadas no método materialista-histórico aqui empregado. No tocante a isso, novamente, sem nos determos a questões terminológicas, corroboramos com autores que destacam ritmos diferenciados e cada vez mais acelerados na produção e circulação de bens, assim como na reprodução do capital dos últimos séculos. Berman (1986) em seu ensaio sobre as mudanças culturais da modernidade destaca três fases:

Na primeira fase, do início do século XVI até o fim do século XVIII, as pessoas estão apenas começando a experimentar a vida moderna, mal o fazem em estado de semi-cegueira, no encaço de um vocabulário adequado, têm pouco ou nenhum senso de um público

ou comunidade moderna, dentro da qual seus julgamentos e esperanças pudessem ser compartilhados. Nossa segunda fase começa com a onda revolucionária de 1870. Com a Revolução Francesa e suas reverberações, ganha vida, de maneira abrupta e dramática, um grande e moderno público. Esse público partilha o sentimento de viver em uma era revolucionária, uma era que desencadeia explosivas convulsões em todos os níveis de vida pessoal, social e política. Ao mesmo tempo, o público moderno do século XIX ainda lembra do que é viver, material e espiritualmente, em um mundo que não chega a ser moderno por inteiro. É dessa profunda dicotomia, dessa sensação de viver em dois mundos simultaneamente, que emerge e se desdobra a ideia de modernismo e modernização. No século XX, nossa terceira e última fase, o processo de modernização se expande a ponto de abarcar virtualmente o mundo todo, e a cultura mundial do modernismo em desenvolvimento atinge espetaculares triunfos na arte e no pensamento. Por outro lado, à medida que se expande, o público moderno se multiplica em uma multidão de fragmentos, que falam linguagens incomensuravelmente confidenciais; a ideia de modernidade, concebida em inúmeros e fragmentários caminhos, perde muito de sua nitidez, ressonância e profundidade e perde sua capacidade de organizar e dar sentido a vida das pessoas. (BERMAN, 1986, p. 16).

Essa criativa passagem possibilita uma elucidação sintética que se aproxima muito do que se modificou em termos da mentalidade ocidental e da experiência vivida dos habitantes da cidade nos últimos séculos. Essas transformações atingem o cerne da superestrutura (nível jurídico e ideológico da sociedade), da mesma forma que dialeticamente emanaram pouco a pouco desta superestrutura, modificando a base infraestrutural (estrutura econômica), dimensão que identifica “a cidade” no senso comum.

Usando de referentes econômicos para embasar a mesma mudança cultural analisada por Berman, Harvey (1993) descreve mudanças ao longo do século XX junto aos regimes de acumulação mais ou menos homogêneos, partindo do fordismo à acumulação flexível. Tomando meados do século XX, dado o momento da modernidade útil à nossa análise, o fordismo, atrelado ao industrial estadunidense Henry Ford, é reconhecido por mudanças significativas dentro da fábrica. As transformações realizadas na fábrica de

automóveis de Ford se apresentavam como uma série de propostas ousadas para o tempo em que se manifestaram, de modo que atingiam substancialmente a forma dos meios sociais de produção. Aí o trabalho otimizado nas linhas de montagem de Ford permitiria maior produtividade, elemento que sempre esteve ligado ao desenvolvimento do capitalismo industrial.

O novo elemento no fordismo, que chamaria inclusive a atenção de pensadores como Lênin e Gramsci, é que este modelo também concebera uma fórmula gerencial sobre o labor que contemplava um número diário de horas de trabalho que acabaria por liberar o trabalhador para obter horas de lazer e consumo, que por sua vez permitiriam escoar a produção massificada. Assim, o modelo fordista assume um caráter objetivamente multidimensional, ou seja, que não se reduz à mera modificação na forma de gerar e efetuar a produção, mas também diz respeito à produção e ao consumo em massa, bem como ao desenvolvimento de “uma nova estética e uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista” (HARVEY, 1993, p.121).

Particularizando na questão da modernidade sobre a dimensão da cidade e seu planejamento, podemos reconhecer uma ligação em termos de processos que ligam Paris ao Rio de Janeiro. A visão de modernidade nesse caso se vincula a um processo inovador sobre o espaço urbano que se desenvolve como uma onda que, com algum retardo temporal, irradia-se da Europa para o Brasil. Optamos aqui por uma descrição sintética desses processos sobre os quais destacaremos traços fundamentais comuns.

Sem dúvida um marco no que tange ao urbanismo mundial, a reforma urbana implementada em Paris no fim do século XIX pelo famoso Barão Haussmann, conhecida simplesmente como o Plano de Paris, teve como marca as melhorias sanitárias, além de outras profundas alterações morfológicas sobre a cidade, com destaque para espaços monumentais de grandes avenidas, bulevares, onde a questão da constituição de espacialidades visando a aceleração do tempo se mostra objetiva, sobretudo, quanto às melhorias de circulação. Em uma sociedade industrial nascente, este aspecto é destacado, pois “o borbulhante tráfego da rua e do bulevar não conhece fronteiras espaciais ou temporais” (BERMAN, 1986, p. 154). O

citadino aí inserido então “precisa desenvolver a habilidade em matéria de sobressaltos e movimentos bruscos, [...] não apenas com as pernas e o corpo, mas também com a mente e a sensibilidade” (BERMAN, 1986, p. 154).

Mais do que relações sociais diferentes das do campo, a cidade impõe outra racionalidade, mais baseada na promoção pessoal e menos na solidariedade aos grupos comunais. O ritmo desconcertante, que toma de assalto os menos acostumados a um espaço urbano em plena transformação, faz do habitante da cidade moderna um ser em constante adaptação, fato este que evidencia uma das principais críticas ao urbanismo do último século, isto é, o caráter centralizado das propostas de construção espacial, que não levam em consideração aspectos identitários de culturas localizadas.

O urbanismo moderno propicia, portanto, um modelo inicialmente adaptado a grandes intervenções urbanas, o que destaca a grande capacidade de intervenção do poder centralizado do Estado nesse processo. São exemplos disso as várias intervenções urbanas que foram realizadas, sobretudo em grandes centros industriais, como na mencionada capital francesa. O plano Haussmann conhecido pela grande “demolição” promovida sobre áreas antigas possibilitará que o urbanismo se institucionalize na forma de “planejamento regulatório”, no qual se consolida o Estado “fazendo pleno uso de seus poderes de controle e disciplinamento da expansão urbana e do uso da terra” (SOUZA, M. 2008, p. 124). No período relativo ao século XIX na Europa, o desenvolvimento urbano é bastante significativo em função de aspectos jurídicos que forçam o poder local a realizar obras relativas principalmente ao saneamento e à circulação. Planos desse porte, com alcance urbano que abrangem a cidade como um todo, se caracterizam pela grande homogeneização que promovem sobre o espaço, a despeito de um espaço diferencial que dialeticamente também se conjuga e se define por diferentes tipos de uso e de apropriação territorial, que por sua vez se vincula à estrutura de classes inerente à sociedade capitalista. Assim, no caso de Paris:

A burguesia mercantil, os intelectuais, os homens de Estado, modelaram a cidade. Os industriais, antes de tudo, demoliram-na. Quanto à classe operária, não teve outro espaço que o da sua exploração, da sua expulsão: da segregação (LEFEBVRE, 2002, 119).

Tecnicamente, as características do plano de Paris também se vincularam muito ao embelezamento da cidade. Desta forma se postulavam os pilares de um novo campo do saber, isto é, o urbanismo⁹. Tal embelezamento apresenta uma filiação estética que define aquilo que Lefebvre chama de isotopias, as quais ele conceitua da seguinte forma:

Chamamos isotopias às partes comparáveis do espaço que se expressam e se lêem (nos planos, nos percursos, nas imagens mais ou menos elaboradas pelos “sujeitos”) de modo que se possam aproximá-las. Por exemplo, há uma notável isotopia dos espaços produzidos pelo racionalismo de Estado: grandes linhas retas, avenidas largas, vazios, perspectivas amplas, ocupação do solo fazendo tábula rasa do precedente, sem observar os direitos e os interesses dos “de baixo”, nem os custos (LEFEBVRE, 2002, 119).

No que tange à análise de tais isotopias, podemos reconhecê-las na correlação entre o plano estatal francês e o Plano Agache adotado na cidade do Rio de Janeiro nos anos de 1930, quando esta ainda era a capital do Brasil. Outras metrópoles latino-americanas como Buenos Aires, podem ser citadas como exemplo na comparação, em uma relação na qual a cidade europeia em questão é o modelo a ser copiado. Tais planos se destacam por ter no Estado o ente promotor da transformação do espaço urbano em prol de uma forma produtiva baseada na industrialização. Assim como em Paris, a capital da república brasileira havia recebido intensa migração populacional, além de apresentar problemas similares de circulação e insalubridade. Tendo em comum dinâmicas similares macroeconômicas, ainda que em graus de desenvolvimento produtivo distintos, ambas tiveram efeitos dessa dinâmica em seus respectivos processos de urbanização.

Do ponto de vista do planejamento intraurbano, mais do que inspiração, fora buscado do velho mundo para a *terra brasilis* os serviços do francês A. H.

⁹ O urbanismo, academicamente ligado à arquitetura, e do ponto de vista prático muito ligado aos planos físico-territoriais modernos, pode ser definido como “o conjunto de regras aplicado ao melhoramento das edificações, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das artérias públicas” (AGACHE apud REZENDE, 1982, p. 41), ou também pode ser tido como “uma modalidade de planejamento urbano, e não como sinônimo deste” (SOUZA, M. 2008, p. 16).

Donat Agache, que batizara o plano de mesmo nome realizado no Rio de Janeiro. Assim como na capital da França, aqui também chamara a atenção do poder público a magnitude dos problemas acarretados por um crescimento populacional e de ocupação do solo desordenado frente aos interesses do Estado. Perante a esta realidade se viabiliza o plano diretor carioca. A referência ao plano francês é ampla. Aqui, assim como lá, são considerados os mesmos elementos quanto ao embelezamento da cidade. O caráter monumental é enfatizado, pois em ambas as cidades a reforma se inseria sobre dois centros políticos que deveriam ser estandardizados por uma arquitetura imponente em substituição a espaços obsoletos. A valorização de áreas voltadas ao poder dominante, bem como à classe dominante, acaba por gerar espaços seletivos, o que resultou em inevitável segregação espacial. Assim, buscando desenvolver áreas particularizadas na cidade do Rio de Janeiro, destina-se um setor para a acolhida de chefes de Estado e eminentes personalidades estrangeiras naquele que foi chamado então de o “bairro das embaixadas, em que o habitante da cidade é esquecido” (REZENDE, 1982, p. 42).

Em termos de objetivos, o Plano Agache segue o padrão dos planos modernistas da época. Nele dois aspectos primordiais são referendados com destaque: a função político-administrativa, como capital que se visava reformar, e a função econômica, como porto e mercado comercial e industrial. Para tornar funcionais tais diretrizes, foram traçados os seguintes objetivos:

- desenvolver o zoneamento urbano (*zoning*);
- traçar uma eficiente rede de vias, agilizando a conexão entre espaços da cidade;
- melhorar o padrão das moradias das diferentes categorias de moradores da cidade;
- estabelecer uma política de construção (regulamentos para a edificação) (REZENDE, 1982, p. 44).

A referência aos modelos europeus, marcadamente o francês, se estende da então capital do país, o Rio de Janeiro, para outras capitais como Recife, Salvador, Belém e Porto Alegre. Nelas se sobressai a atuação dos engenheiros, responsáveis por uma espécie de adaptação, reduzida é verdade,

do modelo francês para as principais cidades do Brasil. A limitação dos projetos brasileiros com inspiração estrangeira fazia com que esses se concentrassem basicamente sobre a questão viária com a abertura de grandes avenidas. O processo de modernização ao qual estava atrelada a reforma dessas cidades possuía um componente socioterritorial evidente, pois o cenário nacional, antes disso dominado por administradores públicos com formação em direito, os quais ligavam-se ao período imperial e a uma sociedade estritamente agrária, cedia espaço aos engenheiros com formação politécnica ou militar que tinham como projeto político o progresso baseado na industrialização e no desenvolvimento urbano (SIMÕES JR, 2007).

A partir do delineamento temporal realizado por Berman (1986), pode-se sugerir que o processo de modernização experimentado na Europa ao longo do século XIX chega apenas ao Brasil com maior evidência em fins da década de 1920, quando se dá o Plano Agache. No contexto regional, São Paulo e Rio de Janeiro, então maiores produtores de café do país, passam a investir os recursos obtidos com o avanço da economia cafeeira no desenvolvimento de áreas urbanas as quais articulavam serviços ligados à economia cafeeira, bem como concentravam uma população crescente, o que mobilizou também o desenvolvimento industrial (MENDONÇA, 1995, p. 16).

Os aspectos do moderno na rede urbana qualitativamente transformada por mudanças no regime de acumulação terão efeito multiplicador nos mais variados pontos do planeta, ainda que em diferentes tempos, dada a expansão global do modo de produção capitalista ao longo do século XX. Concomitantemente a esta significativa transformação da urbanização, alguns processos sobre as cidades serão radicalizados, sobretudo quanto à velocidade da dinâmica produtiva regional a qual já era marcada por uma aceleração que se tornará ainda maior. Outro aspecto relevante atrelado à modernização urbana diz respeito à segregação a ela associada. Dessa forma:

Cada vez que a cidade moderniza uma de suas frações, ela, concomitantemente, decreta o envelhecimento prematuro das demais áreas. Isso tem consequências para a economia urbana, pois a renovação urbana é, quase sempre, uma resposta às necessidades de empresas mais modernas. (SANTOS, 1994, 99).

Os planos modernos não superaram a segregação, pelo contrário, radicalizaram-na, uma vez que o planejamento de uma cidade não se conformava a um planejamento regional e nacional específicos. Esta segregação, que apresentou inicialmente caráter eminentemente periférico, se consolidou apesar da escala de intervenção dos primeiros planos modernos apresentarem certa abrangência de área, o que se referia geralmente a área urbana municipal. Ao longo do século XX, sobretudo no pós-guerra, veremos que os instrumentos disponíveis à modernização urbana, aqui compreendidos como qualificação de áreas da cidade, apresentarão aspectos de alcance e qualidade bastante seletivos junto ao tecido urbano.

1.2.2. Formas de urbanização contemporâneas

Como formas de urbanização contemporâneas, compreendemos aquelas gestadas sobre o regime de acumulação atual, baseado na lógica da acumulação flexível capitalista. As manifestações desta transformação no regime de acumulação passam por um modelo baseado na indústria, cuja produção era massiva, o emprego de mão-de-obra elevado e os trabalhadores apresentavam baixo grau de instrução, para uma forma na qual a produção fabril é altamente automatizada e o trabalho concentrado no setor terciário, que no circuito superior da economia depende de um elevado grau de instrução.

Nesse contexto, o desenvolvimento de infraestruturas urbanas que estimulem a concentração de centros de pesquisa voltados, principalmente, para a produção tecnológica e de zonas adequadas ao desenvolvimento do terciário avançado, marcam as formas de urbanização e pressionam por maiores investimentos públicos na socialização dos meios de produção, como nos investimentos em estradas e instituições de ensino. Com cada vez maior intensidade ao longo do último século até o presente a produção industrial passa a ser realocada globalmente e organizada a partir de novos formatos radicalmente descentralizados, devido à possibilidade criada pelo desenvolvimento das tecnologias da informação que desencadearão consequências sociais, morfológicas e econômicas para a urbanização.

Nesse contexto, as redes de cidades tornam-se ainda mais importantes

sob o ângulo produtivo associado a uma nova divisão territorial e social do trabalho. Vinculados a esta reconfiguração dos espaços urbanos estão, principalmente, os serviços ligados à informação, um dos elementos-chaves para a definição da importância de uma cidade dentro de uma rede urbana que se globaliza. Ainda no que toca às cidades e às novas formas de acumulação que as influenciam, dois fatores merecem análise: o primeiro relacionado ao papel do Estado, especificamente na interface entre desenvolvimento econômico e rede urbana; o segundo refere-se à profusão de um mercado globalizado do solo urbano para usar de um termo genérico.

A mencionada aceleração da acumulação da mais-valia, processo ao qual tende o capitalismo baseado no mercado financeiro, terá efeitos em âmbito espacial e social¹⁰. Essa modificação macroeconômica, que tem acarretado modificações urbanas, redundando em profundas mudanças existenciais análogas àquelas desencadeadas pela urbanização moderna, pois, em cada país, ao longo das últimas décadas, a vida de milhares de pessoas passa a ter seus cotidianos submetidos a ritmos cada vez mais acelerados especificamente em áreas urbanizadas. Como analisamos, muito dessa mudança sintetiza-se na ação do Estado, objetivando sofisticar a forma produtiva a um tipo industrial específico que compreendia formatos mais ou menos funcionais de cidades, conformando assim o papel, o espaço e mesmo a organização política do trabalhador junto ao espaço urbano.

Observamos que o modelo fordista dava sentido às transformações fabris implementadas pelas empresas. A contrapartida estatal se dava no que se refere à organização do território, aí incluídas as cidades, bem como na conformação social do trabalho, com garantia de direitos trabalhistas e estímulo para uma política habitacional para operários e suas famílias. Em termos político-econômicos se gestou um Estado de bem-estar social ou keynesiano, cujo alcance e durabilidade se deu de forma diversa sobre os países do bloco capitalista. A partir das contradições observadas no que tange ao centro do sistema, notadamente nos EUA, “tornou-se cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do keynesianismo de conter as contradições

¹⁰ A formulação tem qualidade dialética, pois o social também determina o espacial, em realidade apesar de muitas descrições de um ou de outro caso, estas correlações são de difícil definição em termos teóricos (VILLAÇA, 2001).

inerentes ao capitalismo” (HARVEY, 1993, p. 135).

Nesse momento, meados dos anos 1970, período marcado pela crise internacional do petróleo, as modificações, que posteriormente se alastrarão como uma onda pelos países capitalistas, buscam contrapor a rigidez da estrutura espacial e social produtiva que impede um *plus* de mais-valia. Especificamente:

Havia problemas com a rigidez dos investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistemas de produção em massa que impediam muita flexibilidade de planejamento e presumiam crescimento estável em mercados de consumo invariantes. Havia problemas de rigidez nos mercados, na alocação e nos contratos de trabalho (especificamente no chamado setor monopolista). E toda a tentativa de superar esses problemas de rigidez encontra a força aparentemente invencível do poder profundamente entrincheirados da classe trabalhadora (HARVEY, 1993, p. 135).

Tendo em vista esta mudança econômica estrutural, é preciso considerar primeiramente que ela não ocorrera sob o efeito de um “*clic*”, ou seja, tais mudanças foram se encadeando em uma série de eventos que inclui resumidamente de um lado uma forte crise internacional do capitalismo e de outro o desenvolvimento tecnológico nas comunicações. Outra ressalva relevante é que novas formas de produzir se conjugaram às antigas em um estágio inicial, porém, com o tempo, tendo em vista a melhor performance no mercado dessas novas formas, o modelo fordista passa a ser amplamente substituído por um modelo de acumulação flexível. Do ponto de vista estritamente produtivo a acumulação flexível implica:

- nova estrutura organizacional das grandes empresas que passam a ampliar a contratação de empresas menores para realizar serviços (terceirização) em uma estrutura horizontal empresarial onde o que une e cria dependência entre estas unidades produtivas aparentemente autônomas é o capital de matiz monopolista;
- a unidade fabril torna-se mais automatizada, incrementando a produtividade;
- a queda no custo dos transportes intercontinentais gera tanto a

possibilidade de instalar a fábrica (mesmo de estrutura fordista) em regiões do planeta onde os custos de produção são baixíssimos (como no sudeste asiático), como deslocar a produção para maiores mercados consumidores;

- profusão do mercado internacional de bens (proporcionado pelas multinacionais), de investimento em escala global que criam novas saídas de lucro através da troca de valores cuja ligação com o setor produtivo por vezes é tênue;

- incremento da participação no Produto Nacional Bruto do setor terciário, principalmente através do setor de serviços;

- profusão de novos tipos de contratos de trabalho (trabalhos temporários) (HARVEY, 1993, p. 137).

Ainda é válido destacar sobre o aspecto produtivo o papel desempenhado pelo Estado, seja na escala do país, seja na escala das administrações públicas locais dentro de redes urbanas. A relação do Estado, mais estável no regime de acumulação fordista com o grande capital, torna-se por vezes atávica. Isso se deve à posição problemática do Estado-Nacional frente às formas mais dinamizadas de acumulação insurgentes nos quais o Estado:

[...] é chamado a regular as atividades do capital corporativo no interesse da nação e é forçado, ao mesmo tempo, também no que concerne ao mesmo interesse nacional, a criar um bom clima de negócios para atrair o capital financeiro transnacional e global, na mesma medida em que precisa conter (por meios distintos de controles de câmbio) a fuga para pastagens mais verdes e mais lucrativas (HARVEY, 1993, p. 160).

Nesse ínterim o Estado, enquanto organização política nas suas capilaridades, isto é, na sua administração local, torna-se cada vez mais livre para multiplicar atividades produtivas em sentido geral, de modo a mobilizar a economia ligada à urbanização e fazer frente aos vultosos gastos públicos da cidade. Assim:

[...] os governos urbanos tinham de ser muito mais inovadores e

empreendedores, com disposição de explorar todos os tipos de possibilidades para minorar sua calamitosa situação e, assim, assegurar um futuro melhor para suas populações (HARVEY, 2005, p. 166).

A questão era, haja vista toda uma pressão macroeconômica imposta por reestruturações do capitalismo, que o Estado-Nação torna-se menos intervencionista, ao menos naquilo que não favorece a acumulação, e impõe às cidades, bem como aos seus habitantes, a necessidade de se recriarem produtivamente.

Feita essa geral e necessária contextualização, chegamos às cidades modernas nas quais parcelas significativas dos habitantes reproduzem suas existências com um olhar, constantemente, estranho dadas as formas assumidas e soluções criadas para realizar tal ajuste econômico. Esse mal-estar ocorre e é agravado sobre países periféricos como o Brasil. O processo que permeia tanto países centrais quanto periféricos pode ser resumido do ponto de vista urbano da seguinte forma: o chamado Estado de Bem-Estar Social nem chega a se materializar e já se produz uma ruptura na dinâmica da urbanização nacional que cultiva um tecido urbano fragmentado (HARVEY, 1993, p. 69).

Ao pensarmos as mudanças estruturais na economia capitalista focadas sobre o espaço urbano latino-americano atual, o cerne do problema continua sendo a questão da apropriação da riqueza, ainda que algumas reformas venham sendo implementadas. As cidades continuam marcadas pela preservação de espaços seletivos. Contraditoriamente, na atualidade em especial, é a própria dimensão social da urbanização capitalista recente, que promoveu a aquisição de imóveis privados para a população trabalhadora através de financiamento público, o elemento que cria obstáculos a reprodução do capital. A difusão da propriedade privada em solo urbano em função das cristalizações espaciais que acarretam, cria “rugosidades”, na interpretação de Milton Santos, e com isso impede a criação de novas espacialidades. Daí os planos urbanos recorrerem às “operações urbanas” e à *gentrificação*¹¹ que se mostra como um instrumento de valorização do solo, provocando a saída dos mais pobres.

¹¹ O processo de gentrificação é, apesar de haverem muitas abordagens parciais, um fenômeno que na aparência se refere à reabilitação de áreas residenciais, mas que se associa “a uma profunda reestruturação social e econômica” (SMITH & WILLIAMS, 1986).

As novas espacialidades que se objetivam desenvolver em solo urbano, mais favoráveis a estruturas de acumulação ampliadas, descrevem o processo que se encerra na afirmação de Lefebvre (2002, p. 146) na qual “o capital imobiliza-se no imobiliário”. Ainda que consideremos esta afirmação como verdadeira, o fato é que o mercado imobiliário tornou-se gradualmente mais globalizado e, no momento ao menos, é viável, a partir da queda de barreiras comerciais e jurídicas, a incorporação de novas áreas de grandes cidades, mesmo em países periféricos, o que representa uma grande saída para o mercado já que movimenta cifras de grande monta¹².

Também não é apenas o solo, enquanto polígono geométrico, unidade física, comprada e revendida, o que qualifica o capitalismo sobre a cidade hoje, embora seja um dos elementos importantes na alocação dos fatores de produção. Nesse sentido, Lefebvre, talvez um pouco exageradamente, fale da “produção global e total do espaço social” (LEFEBVRE, 2002, p. 143), referindo-se ao conjunto de atividades atreladas ao mercado do espaço que por sua vez, além de moldar cotidianidades para os cidadãos, “visa uma reorganização completa da produção da produção subordinada aos centros de informação e decisão” (LEFEBVRE, 2002, p. 143).

A contraparte material desta matriz ideológica se manifesta em espacialidades adaptadas a um discurso que se expande com a globalização e que qualifica a porção do território por onde se instala com um maior número de fluxos globais (pessoas, capitais e serviços), definindo, assim, cidades cujas funções têm alcance global (SASSEN, 1991). A organização desses fluxos é determinada por sua vez, por grandes grupos corporativos que atuam em segmentos variados incluindo serviços como publicidade, informática, finanças e hotelaria onde “quanto mais dispersas forem as operações desses grupos ao longo de diferentes países, mais complexas e estratégicas serão suas funções centrais” (SASSEN, 1991, p. 20, tradução nossa). Incorporar tais funções, criando um ambiente propício para abrigá-las, o que significa na prática favorecer o empreendedorismo e o capital, tornou-se o objetivo fundamental para qualquer administrador público local dentro de uma rede urbana. Com

¹² O mercado de imóveis do alto padrão brasileiro é uma realidade. Pesquisas indicam que os imóveis do país valorizam 22% no último ano (2010), sendo a terceira maior alta do mundo (NAPOLITANO, 2010).

esse paradigma se desenvolve uma moldura discursiva, a partir da qual se forjarão as mais novas tendências para a urbanização.

Os exemplos são vários, mas convém analisá-los de forma sistemática, a fim de identificar seus paralelismos. É válido, nesse sentido, estabelecer uma linha divisória que demarca conceitualmente o limite entre cidades com funções globais e aquelas demais que aspiram agregar funções globais. As cidades globais estudadas por Sassen - Nova Iorque, Tóquio e Londres - destacam-se como cidades onde se inscrevem “uma significativa rede fabril internacionalizada, unidades do terciário superior, mercados financeiros vigorosos, alocados em um espaço de constante concentração econômica” (SASSEN, 1991, p. 329, tradução nossa).

Pensado nesses elementos indicativos do “grau de internacionalização”, podemos inserir nesse grupo também a capital paulista no Brasil. Considerando as transformações recentes, a realidade mostra que algumas cidades se habilitariam a incorporar tais funções de ponta. Na rede urbana brasileira, a metrópole de São Paulo desenvolveu as mudanças espaciais que definem o incremento de novas zonas voltadas ao setor de serviços avançados que concentram firmas internacionalizadas. Aí o desenvolvimento da chamada “mancha terciária” atende aos interesses econômicos dos incorporadores imobiliários visando à reprodução do capital. A oportunidade para isso se define por aspectos de planejamento, nos quais estão zoneadas as parcelas da cidade, adequando-as às demandas por edificações mais sofisticadas (com ar condicionado central, onde se instalam as empresas de grande porte (CARLOS, 2001). Estas novas espacialidades são prezadas e dão forma a discursos que representam a justificativa sob a qual, mesmo nas metrópoles de menor importância econômica, se objetivam implementar “planos estratégicos” de “revitalização” de áreas urbanas, os quais mantêm estruturas intraurbanas desiguais. Entre os modelos em voga no contexto da urbanização atual, sobretudo, na realidade latino-americana, destaca-se a formulação relativa ao chamado “modelo Barcelona”.

O presente estudo se desenvolve também a partir da interpretação acerca da relação entre a administração municipal com o setor privado na constituição de espacialidades urbanas. É dada ênfase nessa interação, às alternativas reconhecidas naquilo que tem sido chamado de planejamento

estratégico, o qual envolve aspectos da gestão urbana que enfatizam a “cidade empreendimento”, isto é, a promoção da cidade de forma a torná-la competitiva para atrair capital e trabalho, elevando-a ao rol das cidades internacionais (ARANTES, 2000). O chamado Modelo Barcelona tem suas raízes na cidade empreendimento dos Estados Unidos, mas tornou-se conhecido como um conjunto de medidas dentro do chamado planejamento estratégico. Tal modelo não é, haja vista as experiências implementadas, necessariamente um processo com fins sociais inócuos, sobretudo por representar uma saída para revitalizar áreas da cidade dentro de um quadro deficitário e de crise econômica (CAPEL, 2007). De fato as reformas implementadas em cidades como Barcelona não chegam mesmo a conformar um modelo, mas sim uma metodologia para a produção da cidade em um contexto de crise, daí seu alcance no contexto do planejamento ser, portanto, limitado.

Sobre o conceito de revitalização de áreas urbanas, podemos afirmar que este se remete às novas formas de ação no espaço, sendo eles de renovação cada vez mais “homogêneos no mundo todo, pois são moldados a partir de valores culturais e hábitos de consumo de espaço tornados dominantes na escala mundo” (SÁNCHEZ, 2003, p. 46). Esta marca da urbanização atual destaca uma escalada à internacionalização da cidade e se vincula à questão mais ampla dos valores culturais que se globalizam através do espaço urbano. Nesse processo, os espaços construídos com este fito são estandardizados, pois a sua marca, a da cidade, está associada ao projeto mais recente de conformação de áreas urbanas específicas, voltadas essencialmente para o consumo. Dentro deste processo, muitas cidades têm revelado traços comuns que envolvem, de um lado a *gentrificação*, ou o encarecimento artificial do solo, gerando a saída dos pobres de áreas da cidade que se querem valorizar, e de outro, a construção de *shopping centers* e átrios que encerram as classes médias, estando os arquitetos e planejadores empenhados na exploração de gostos e preferências estéticas diferenciadas voltadas ao consumo (HARVEY, 1993, p. 80).

Autores como Furtado (2003) afirmam que processos de revitalização, os quais remetem à adaptação para o português do termo *gentrification* – que poderíamos traduzir do inglês como “enobrecimento” de uma dada área urbana –, não podem ser entendidos estritamente como um processo de simples troca

de edificações por moradias para a população de renda média e alta no centro das cidades. Segundo este autor, o conceito de *gentrificação* necessita ser relacionado a processos mais amplos de (re)estruturação urbana. De acordo com sua proposição:

[...] o processo de gentrificação deveria ser analisado como resultado do permanente processo de (re)organização urbana nas cidades capitalistas modernas, necessário ao contínuo processo de acumulação de capital, através do qual áreas urbanas deterioradas, ocupadas pela classe trabalhadora, podem ser ocupadas por outros setores da sociedade (camadas sociais de renda alta e média), não somente para habitação, **mas para instalação de outros usos também**. (FURTADO, 2003, p.105, grifo nosso).

Discutindo o tópico revitalização, percebe-se que nas cidades onde esses projetos são levados a cabo, a tendência é de intensificação da fragmentação do tecido urbano. Com isso, a exclusão socioespacial pode ser um resultado deste tipo de intervenção que se manifesta de forma sutil através de aspectos culturais¹³.

É na sutil dimensão da cultura que governos e coalizões locais têm conseguido “vender” a cidade que se forja como um produto através da possibilidade histórica da convergência de certas imagens e construções discursivas (SÁNCHEZ, 2003, p. 71). Esta característica do uso de forte propaganda aliada à transformação do espaço urbano no sentido da dinamização econômica, observável nas grandes cidades principalmente dos países centrais, como é o caso de Barcelona na Europa, sinaliza na prática um novo patamar no processo de mercantilização do espaço, implicando a compra e venda deste em uma escala que é mundial (SÁNCHEZ, 2003, p. 552).

A difusão do que dificilmente se poderia chamar de um modelo de planejamento, mas sim um modelo discursivo sobre o planejamento que conforma e materializa na chamada “cidade-mercadoria”, acaba por se consagrar no presente em muitas áreas do planeta devido à consolidação de uma indústria cultural globalizada, talvez a grande responsável pela hegemonia

¹³ Arantes (2000) descreve como a cultura se insere nas novas formas de gestão urbana em ensaio relativo à transformação de áreas públicas, economicamente deprimidas das cidades, em zonas renovadas por novas obras e, por consequência, pelo ingresso de novos usuários, com maior poder aquisitivo, os quais podem pagar pelo alto valor do solo e correlativamente dos serviços aí promovidos. Trata-se da criação de um espaço seletivo de consumo.

do discurso econômico. O exame apurado da difusão de padrões culturais na sua interface com a promoção de algumas espacialidades urbanas representa uma questão pouco aprofundada. Temos a compreensão de que há muito se difunde através de filmes, seminários e de programas de TV um ar de semelhança que remete de formas variadas a “um elogio ao ritmo do aço” (ADORNO, 2002). As implicações disso sobre a espacialidade urbana e a própria globalização não são tênues.

Na perspectiva de homogeneização cultural, os governos municipais têm assumido uma postura bastante ativa no sentido de forjar uma imagem publicitária da cidade com fins de atrair investimentos. Dentro desse processo, não é uma imagem que é vendida, já que esta representa apenas um “chamariz”, um indicativo de oportunidade para a inserção da cidade nos circuitos do mercado internacional. O que se vende efetivamente, a partir dessas imagens, segundo Sánchez (2003, p. 61-62), são áreas propícias para:

- criação de infraestruturas voltadas a um terciário avançado;
- modernização da infraestrutura de transportes;
- criação de distritos empresariais e financeiros;
- criação de espaços residenciais de alto padrão;
- desenvolvimento de novas centralidades através de redes hoteleiras de luxo e espaços seletivos de lazer e consumo;
- renovação de áreas centrais, áreas degradadas, onde é comum a recuperação de frentes marítimas e áreas portuárias, espaços públicos que recebem investimentos e são tornados emblemas da modernização.

Barcelona na Espanha e Curitiba no Brasil são exemplos destacados de planejamento estratégico, isto é, cidades que, em um contexto de crise, implementaram mudanças espaciais significativas e ao mesmo tempo em que dinamizaram sua economia. Apesar de apresentarem desdobramentos sociais negativos, como intensificar a segregação espacial, tais cidades tornaram-se verdadeiros estandartes naquilo que concerne à boa administração urbana. Seus supostos méritos residem no fato de terem dinamizado a economia local em tempos pouco favoráveis a essa dinamização. Para isso, a transformação de algumas porções da cidade se mostrou mais do que viável, mas, sobretudo, necessária na compreensão de seus promotores.

Há autores que criticam os resultados dos processos associados ao

planejamento estratégico. Arantes (2000) define-o como gerador de exclusão, pois intensifica o fracionamento urbano pelo enobrecimento de algumas áreas em detrimento de outras, caracterizando uma prática associada ao modelo da “cidade-empreendimento”, modelo nascido das cinzas do keynesianismo. Capel (2007), ao referir-se ao modelo aplicado em Barcelona, discute, sobretudo, o aspecto da pouca participação popular na constituição do planejamento a ele associado, sendo importante que se ponha em marcha uma nova forma de construir a cidade. Neste sentido, o mesmo autor alerta que Barcelona não é um modelo a ser seguido, a despeito de todas as transformações espaciais lá implementadas nos últimos anos.

Tendo em vista a experiência das grandes cidades ao redor do mundo, observa-se que nunca antes houve tão poucas diferenças entre o discurso oriundo do setor privado e o do setor público em termos de objetivos dos projetos urbanos. Essa relação de proximidade e favorecimento entre público e privado na produção urbana não é algo novo como dito anteriormente, mas ela se reorganiza de acordo com as estruturas sociais e econômicas que se estabelecem em uma dada conjuntura. Hoje o que observamos é um discurso favorável ao empreendedorismo na cidade e da cidade, para a criação de espaços de oportunidades. Como exemplo dessa verdadeira mercantilização do espaço urbano, a comunicação, através de recursos de propaganda e marketing, velhos trunfos das empresas privadas na competição capitalista, hoje são instrumentos imprescindíveis para a administração pública, sobretudo, a das esferas municipais que objetivam qualificação para figurar com destaque em um mercado global de cidades. Palavras como *city marketing*, *image making*, estão associadas a estratégias voltadas a forjar uma identidade vendável da cidade ou ao menos de uma parte dela. Dentro da cidade, os espaços públicos são espaços valiosos nesse processo, sendo mais do que úteis a uma transformação, ou, para usar de um termo mais em voga, a uma revitalização no espaço urbano.

Tomando como referência a capital gaúcha, na mudança dos modelos de intervenção urbana, a grande marca dos projetos que eram encaminhados para a cidade considerava sua totalidade, uma adequação arquitetônica com o conjunto construído da cidade, porém esta situação mudou com o passar do tempo, já que os projetos de grande abrangência espacial passaram a ser substituídos por projetos parciais (BOHRER, 2001). Nesse sentido, há autores que assumem

posições distintas em relação a esta mudança de paradigma. De um lado existem aqueles que criticam a ideia de projeto pontual contemporâneo, pois entendem que se forja, assim, um tecido urbano necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas superpostas umas às outras (HARVEY, 1993, p. 69). Por outro lado, há visões que compreendem que “a cidade modernista nasce com um projeto único e totalizante que, em um só gesto, é capaz de anular todo um sistema arquitetônico representativo de significados estabelecidos por um imaginário social construído através dos tempos” (MACHADO, 2004, p. 78). De qualquer forma, a discussão acerca do tamanho da intervenção urbanística e da contemplação de aspectos simbólicos e históricos envolvidos, relaciona-se a uma questão política bastante controversa no contexto urbano, que é o da participação popular na construção das diretrizes de planejamento da cidade, definindo o que deve ser preservado ou construído.

Por fim, é possível perceber no contexto das mudanças na urbanização implementadas principalmente em meados do último século em relação às de hoje, diferenciações físicas no espaço citadino, indo das intervenções mais amplas às mais pontuais, bem como variações em termos de arranjos de classe social quanto às dimensões político-econômicas que afetam a territorialidade urbana. Sobre este último aspecto, em que pesem as limitações ao urbanismo moderno e sua centralização estatal, o recrudescimento do interesse capitalista sobre o planejamento urbano, influenciando o poder público na construção do espaço urbano, dá margem à ascensão das chamadas perspectivas mercadofílicas quanto à gestão urbana, as quais têm como característica principal deixar “de tentar domesticar ou disciplinar o capital para, pelo contrário, melhor ajustarem-se aos seus interesses, inclusive imediatos” (SOUZA, M. 2008 p. 136). Este processo, no entanto, não exclui por completo, tanto os planos regulatórios do Estado, nem as organizações espontâneas da sociedade civil sobre o espaço urbano, as quais resistem e, ao mesmo tempo, adaptam-se aos arranjos produtivos capitalistas que influenciam as cidades. Os novos arranjos na urbanização atual, em última análise, representam estratégias de classe e enquanto tais dão margem a uma variedade de perspectivas e interesses sobre o espaço urbano, cujas finalidades, usos e funções espaciais tendem a se sobrepor, em alguns casos, mas também, se complementar em outros.

CAPÍTULO II: Sentidos e interesses na construção do espaço urbano

2.1. Sentidos da cidade no contexto econômico atual

A equalização dos problemas urbanos como transporte, emprego e outros que afetam a classe trabalhadora, associados aos processos de sofisticação de áreas da cidade, representam hoje um amálgama de expectativas de difícil equalização, sobretudo, nas grandes cidades. Em um momento histórico em que as centralidades são multiplicadas em termos de capacidade de giro econômico e em que as cidades emergem em um determinado recorte cultural, o fazer urbano, a produção social de seu espaço, apresenta-se como um campo aberto a grupos sociais diversos, porém com capacidades de influência diferentes sobre os processos decisórios desta produção.

O contraste hoje explícito descreve de um lado a coalizão monopolista do capital, com seus grandes agentes e segmentos relevantes do Estado, e de outro uma massa de pequenos capitalistas desagregados e de trabalhadores (LOJKINE, 1981; HARVEY, 2009). A percepção e a expectativa que cada grupo anteriormente identificados tem da cidade revela entre os primeiros uma cidade dinâmica, amplamente globalizada, de infraestrutura bastante tecnificada, com redes de telemática desenvolvidas, possibilitando funções adequadas ao capitalismo financeiro, Enfim, espaços dinâmicos do ponto de vista das trocas do capital (SASSEN, 1991). Já do ponto de vista do segundo grupo, a cidade parece se apresentar como o foco de problemas sensíveis na escala local, tais como a necessidade de melhoria das condições econômicas que os afetam, avanços no transporte, sobretudo coletivo, intensificação da segurança pública e desenvolvimento da sustentabilidade ambiental (com a ampliação do saneamento básico e adequado abastecimento de água, principalmente).

A grande questão relacionada com esses interesses diferenciados refere-se à perspectiva de futuro, na qual se pergunta se os problemas imediatos relativos a cidade vivida pela maioria da sua população dizem respeito ao ofício do citado grupo monopolista do capitalismo, ou melhor, será possível equacionar tal gama de interesses? Será possível outra globalização que não a globalização enquanto “fábula” da qual fala Milton Santos (2009), a

qual insere seletivamente cidades e indivíduos em um circuito econômico global. A hegemonia de um paradigma cultural que abrange um discurso fundamentalmente econômico e que não possui limites para submeter qualquer setor da vida urbana aos valores de troca parece fragilizar as manifestações que não coloquem em primeiro plano os fluxos econômicos capitalistas. Em suma, aos moradores da cidade com menor renda se apresenta a perspectiva futura de homogeneização do cotidiano, além da tendência de maior confinamento em guetos urbanos uniformizados pelo tempo dinâmico do capitalismo atual.

A almejada radicalização da socialização dos meios de produção contrasta com a flagrante desigualdade em termos de acesso e consumo espacial, sobretudo quando se trata de espacialidades ambientalmente melhoradas. Tal situação acomete a maioria da população dos grandes centros urbanos, com maior ênfase nos países do Sul, tornando ainda mais difícil a assunção, bem como a elaboração de planos urbanos factíveis na escala metropolitana e regional. Curiosamente isso ocorre em um momento em que a capacidade técnica quanto à análise espacial tornara-se bastante apurada, o que permitiria, não fossem as contradições impostas pelo modo de produção vigente, um uso ótimo do território, dirimindo ao mínimo os impactos ambientais, instituindo formas de produção baseadas no pleno emprego e determinadas por um tipo de consumo consciente, do espaço inclusive, que poderia promover uma sociedade responsável e equilibrada em sentido amplo. Segundo David Harvey, em entrevista recente, o ponto crítico da questão urbana atual vai justamente no sentido oposto da organização do território, a exemplo das formas construídas mais destacadas de urbanização (ARUGUETE, 2011, p. 12).

Os caminhos do processo de urbanização no mundo apontam hoje na perseguição de paradigmas que conciliem, principalmente, sustentabilidade ambiental¹⁴. Todavia, essa meta é dificultada pela própria trajetória das cidades conformadas internamente por um mercado de terras que fracionou o solo de praticamente todo o planeta, convertendo a superfície terrestre em uma miríade

¹⁴ Ao menos no que diz respeito às resoluções dos encontros promovidos pela Organização das Nações Unidas no que concerne ao urbano, a questão ambiental é bastante enfatizada, porém as resoluções quanto aos mecanismos que tornam isso viável, ainda são bastante questionáveis (SATTHERWAITE, 2004).

de unidades intercambiáveis, o que deu margem à eclosão daquilo que Lefebvre (2002) definiu como “explosão espacial”. Os processos sociais ligados à reivindicação de melhorias territoriais se multiplicam com este processo, dificultando a equalização de interesses que deveriam, idealmente, ser consoantes com as resoluções do plano urbano. Atingimos aqui uma espécie de paradoxo, uma vez que idealmente o plano urbano deveria ser o resultado da participação dos representantes¹⁵ de usuários do espaço urbano, participando e decidindo conjuntamente os rumos da cidade, mas na prática, a cidade encontra-se muito fracionada pelo princípio da propriedade privada, sendo que este fracionamento se deu de maneira tão rápida e desordenada que se torna concretamente muito difícil a real conciliação dos grupos envolvidos. Este quadro tende a se apresentar como um círculo vicioso, pois “atrair ou manter atividades de ponta [na cidade] pode significar a utilização ainda mais disparatada e desigual dos recursos públicos na criação ou reabilitação das chamadas condições gerais de produção” (SANTOS, 1994, p. 130).

Enfatizaram-se as contradições na urbanização legada ao século XXI. As cidades ao longo do último século atraíram massas de migrantes em busca de trabalho. A grande aglomeração populacional tornou viável o desenvolvimento industrial junto às grandes metrópoles. Quando por outro lado, os processos fabris se modificaram para adequar-se a formas mais ágeis de acumulação de capital, empregando menos trabalhadores em função da automação. Esta parcela de novos cidadãos se converte em um esplendoroso exército de reserva, que não obstante a sua condição de desempregados, precisam consumir não só os bens mais vitais, sendo, portanto, alvo de habilidosos estrategistas de marketing cujo objetivo máximo é viabilizar, sob quaisquer condições, as trocas econômicas. Esse viés cultural consumista é justamente o caminho mais saliente do capitalismo do novo século e a cidade e

¹⁵ Para se ter um exemplo concreto, o Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano (CDDM) de Belo Horizonte é composto de representantes do governo Estadual, dos municípios da região, do poder legislativo estadual e de representantes da sociedade civil, sendo que no que se refere a estes últimos representantes no Conselho, se diz que “a despeito da inclusão de representantes da sociedade civil, mostrou-se que o número de assentos reservados para esta esfera é reduzido e que os próprios conselheiros reconhecem esta insuficiência” (BRASIL e QUEIROZ, 2010, p. 18).

as formas de urbanização espetacularizadas se desenvolvem como um cenário próprio ao desenvolvimento desses processos (SÁNCHEZ, 2003).

Ao planejamento, dentro desse quadro social de desigualdade estrutural, cabe deixar a estrutura intraurbana minimamente estável, definida para a localização adequada de usos e funções dos diferentes grupos sociais. Assim, a grande cidade nos países do Sul, a despeito da ascensão social relativa para uma parcela desses migrantes, se converte em um reduto de desprovidos. Não nos cabe aqui discutir a qualidade da pobreza urbana em relação à rural¹⁶. Apenas destacamos que o indivíduo situado na base da pirâmide social do meio rural se submete a uma dependência atroz em relação ao meio natural, dada a sua inacessibilidade quanto aos recursos sociais (principalmente dinheiro e tecnologia). Já na cidade, seus residentes menos favorecidos sofrem de limitações associadas às dificuldades de inserção nos circuitos econômicos, estes baseados em uma dinâmica interpretação de signos, que os coloca em um quadro de crônica inadequação profissional. Tal quadro sintético do urbano e a lógica do seu ordenamento nos colocam a questão das definições qualitativas junto ao urbano.

Ainda que para efeitos concretos seja de difícil definição a expressão “desenvolvimento socioeconômico”, ao menos em termos da existência de um maior número de mecanismos sociais para a qualificação produtiva (como centros educacionais profissionalizantes, cuja criação permitiria maiores oportunidades, além de maior renda para as camadas mais pobres dentro do mercado de trabalho urbano), poderíamos ter a constituição de um indicador que aliasse desenvolvimento social ao desenvolvimento urbano. Esse foi o papel da educação pública como estratégia política e territorial para consolidação do Estado-Nação moderno nascido com a Revolução Francesa.

O paradigma urbano, consonante com um processo de modernização, relativo ao contexto citado, define um marco em direção à igualdade social sem comparação até então na história humana. Isso pode ser assim pontuado, pois em momentos específicos da gênese da urbanização moderna, a melhoria das condições de trabalho tornou-se imperiosa para o desenvolvimento das formas de reprodução do capital e estes processos foram ao encontro direto da

¹⁶ Para ver uma análise mais detalhada, ainda que baseada massivamente em estatísticas, ver Santos (1994).

melhoria nas condições de vida de milhares de trabalhadores. A luta de classes precisava ser atenuada para garantir o processo produtivo do qual dependia o capitalismo industrial, o urbanismo emergente, filiado à sociedade industrial, trouxe a luz a cidade moderna. Com ela se dá a profusão de significativos meios de consumo coletivo, os quais distinguem a cidade em relação ao campo. A universalidade efetiva desses meios de consumo coletivo parece ser um elemento balizador relevante para a qualidade de vida urbana. Os meios de consumo coletivo, no entanto, precisam ser financiados, logo isso nos coloca diante da caracterização da dimensão pública do urbano.

Toda a problemática hoje relacionada com os custos dos consagrados serviços públicos nas grandes e populosas cidades diz respeito ao improvável sacrifício do capital para garantir a manutenção do financiamento destas estruturas sociais melhoradas (no que diz respeito aos aspectos sociais conformados no espaço urbano). Efetivamente, a luta de classes no presente dá relevo à resistência em relação à silenciosa privatização do aparato público de forma direta ou funcional, cujo exemplo pode ser dado através dos serviços de saneamento público, bem como na gestão de áreas verdes urbanas¹⁷. Apesar de todos estes processos demarcarem retrocessos que tornam a grande cidade um espaço de diáspora para algumas camadas sociais¹⁸, em função dos seus marcados aspectos negativos definidos principalmente pela falta de espaço e pela má circulação, o sentido social da experiência urbana metropolitana ainda a qualifica, como um espaço cujo sentido econômico demarca grande atração e centralidade.

Analisando seus aspectos, partimos da perspectiva ambiental. Nesse sentido a cidade de um modo geral, e especificamente a brasileira, ganha um sentido bastante controverso, pois esta dimensão refere-se, em muitos casos, a um de seus pontos mais frágeis. As características informacionais ligadas

¹⁷ Sobre a questão do saneamento urbano, a iminência de monopólios da água no que tange a exploração por parte de grupos privados sobre serviços de abastecimento de água e tratamento de esgotos, são bastante elucidadas as tendências apontadas por Barlow e Clark (2003). Já quanto às áreas verdes públicas, a profusão de um paradigma onde empresas privadas trocam por propaganda gratuita o custeio de praças e parques também representa processo consolidado em grandes cidades (quanto ao caso porto alegre ver LANZARINI (2008) e SOUZA, F. (2008)).

¹⁸ Milton Santos (2008) chama a atenção para o fato dos centros metropolitanos diminuírem relativamente a sua participação percentual no total da população urbana nacional sem diminuir sua área urbana, o que se justifica em função das cidades médias aumentarem em volume, “crescendo sua participação na população urbana” (p.135).

eminentemente a funções urbanas contemporâneas, entre outros fatores, se configuram como elementos atrativos quanto à promoção do desenvolvimento produtivo atual, traço que define ainda a concentração populacional das grandes metrópoles. Porém, seu sítio, por vezes degradado em razão de um modelo produtivo irracional, social e ambientalmente desequilibrado, tem repellido parcelas de habitantes, para quem a cidade é, não raras vezes, sinônimo de caos. Assim, cidades de pequeno e médio porte têm comportado um crescimento urbano que “rouba” o crescimento do centro metropolitano, uma vez que entre as metrópoles o ordenamento territorial e a criação de lotes vendáveis com áreas amplas se mostra na maioria dos casos como um feito impraticável, marcando novos arranjos na distribuição espacial da população (BAENINGER, 2003, p. 286).

Quanto ao aspecto da imagem da cidade, o qual se vincula ao aspecto da propaganda e também das novas tendências em urbanização, percebe-se que o mencionado crescimento populacional das cidades médias possui relações marcadas com o desenvolvimento do mercado imobiliário voltado a moradias de alto padrão, especificamente através dos condomínios residenciais horizontais. Tomando como referência este tipo de empreendimento na Região Metropolitana de Porto Alegre, Mirian Koch (2009) identifica em municípios como Novo Hamburgo e Gravataí o desenvolvimento de condomínios onde “destacam-se plantas com áreas de uso residencial, comercial, serviços e uma grande estrutura de áreas externas, como quadras poliesportivas, parques e áreas de preservação ambiental” (p. 303). Verifica-se quanto este amálgama de agentes que envolve incorporadores, publicitários e construtoras, a materialização do ideal residencial de uma área verde, ampla, sustentável e segura, em um processo cujo sucesso depende fundamentalmente da propaganda.

A venda destes imóveis segue padrões específicos de marketing adequados ao perfil e a renda do consumidor. A tipologia de condomínio que enaltece o verde é uma entre várias produzidas para diferentes segmentos de mercado. Neste caso, a produção se destaca pelo “alto padrão, notadamente voltadas para um público mais elitizado” (KOCH, 2009, p. 305).

Contraditoriamente, a carência de espaços preservados dentro do centro das áreas metropolitanas, na maioria das vezes já bastante edificadas, tem se

prestado ao oportunismo capitalista do setor imobiliário. Os agentes do setor imobiliário se mostram bastante mobilizados em termos de esforços para incorporar áreas, as poucas que ainda restam nesses centros, preferencialmente com algum espaço verde próximo, cuja função se define essencialmente por valorizar os lotes do entorno (SERPA, 2007).

Voltando ao aspecto ambiental, é válida uma colocação extra que inclui significativamente o urbano, marcadamente as áreas metropolitanas. Ocorre que a propalada crise ambiental em âmbito global, localizada com peso maior no espaço urbano, recebe um tom de catástrofe que por vezes perpassa a abordagem dos ambientalistas, prevendo verdadeiras hecatombes na escala planetária. Concretamente, a problemática parece ser muito mais localizada sobre pontos da Terra levados ao estresse ambiental devido ao contínuo uso dos recursos disponíveis e da poluição localizada sobre regiões densamente urbanizadas. Desse modo uma problemática ambiental associada a uma ocupação inadequada do território, a qual é impelida por desajustes estruturais do capitalismo, não necessariamente se caracteriza na prática como uma crise ambiental em escala planetária, embora a repercussão do debate em torno da mesma seja amplificado como a exemplo do caso do aquecimento global (LOMBORG, 2002). Isso põe em questão o problema mais relevante, isto é, o da ecologia urbana e a efetiva aplicação de um modelo socioambiental a ela associado, sobretudo entre as cidades mais industrializadas nos países do Norte onde a dilapidação dos recursos naturais já atingiu níveis extremos.

Esse viés ambiental tende a ser, com base no que foi comentado no parágrafo anterior, se não superestimado, uma vez que o uso adequado dos recursos naturais destaca efetivamente um ponto central do planejamento territorial, mas sim acaba tendendo a encobrir ou truncar causas e efeitos, talvez por muitos o considerarem um tema apolítico ou restrito ao crivo de especialistas. Na interface particular entre planejamento urbano, sobre o qual devem constar as diretrizes urbanas, e ambientalismo, como tributárias que são das conferências organizadas pela Organização das Nações Unidas para o meio ambiente, principalmente a partir do encontro de Estocolmo em 1972, as emergentes concepções de planejamento urbano pró-ambientais, por assim dizer, partem de princípios cuja idéia força central:

[...] é o binômio modernização com sustentabilidade ecológica das cidades. O primeiro termo do binômio (modernização), embora menos enfatizado que o segundo (sustentabilidade), não deixa de estar presente, aliás, a “sustentabilidade” almejada não atrita com a aceitação tácita do modelo civilizatório capitalista no contexto geral (SOUZA, M. 2008, p. 146).

Eis o principal problema dos projetos supostamente sustentáveis sob a perspectiva ambiental para a cidade. Ao manterem os fundamentos do capital incólumes sobre o espaço, as propostas de construção urbana daí nascidas podem em alguns casos obter pontuais sucessos ambientais, mas não sem serem espacialmente seletivas na perspectiva social. A lógica fundamental parece definir basicamente a seguinte questão: quanto os cidadãos estão dispostos a pagar por um ambiente sustentável? Privativamente os mais capacitados do ponto de vista monetário compram o espaço saudável, enquanto aos desprovidos desse nível de renda, sobram os bolsões periféricos da cidade, superpovoados e insalubres onde há apenas esparsas áreas verdes adequadas ao uso coletivo¹⁹.

Empiricamente este processo se caracteriza pelo encarecimento do solo urbano, *gentrificação* na acepção mais negativa do termo, em função da qualificação ambiental do entorno pela presença de praças e parques, assim como a qualificação ambiental das próprias edificações; outro elemento em si valorizado do ponto de vista mercadológico, onde figuram os prédios inteligentes que economizam energia, reutilizam água etc. Essa concepção ambiental da cidade se restringe, portanto, a uma abordagem pouco universalizável do ponto de vista da coletividade urbana, já que se propaga para e através da lógica mercantil capitalista para o espaço. O problema aqui então se caracteriza por uma questão de escala. Melhorias ambientais representam hoje o que há de mais moderno e necessário em termos de espaço urbano, sobretudo, quando pensamos em termos metropolitanos. Contudo, tais estratégias ambientalistas deveriam vincular-se a um programa regional e nacional para a o uso racional do espaço, aí incluída a cidade.

¹⁹ Analisando o uso de praças em um bairro densamente povoado da periferia de Porto Alegre (TIMMERS, 2007), reconheceu-se um fluxo de usuários oriundos de bairros carentes de espaços públicos, geralmente das áreas de ocupação irregular, que se dirigiam às praças públicas situadas em loteamentos novos.

Infelizmente, o ambientalismo urbano nas cidades brasileiras tem sido sinônimo de mercadoria atrelada a suburbanização de segmentos sociais mais abastados da sociedade.

A abordagem ambiental enseja uma visão sistêmica e totalizante que perpassa a dimensão urbana e abrange amplas áreas de influência, uma vez que as dimensões elementares do ambiente (águas e atmosfera principalmente), como componentes fluidos que são, não conhecem limites territoriais. A dimensão política da cidade deveria assumir com maior afinco esta permeabilidade do quadro físico-natural em suas ações. Em termos jurídicos, tomando-se como referência o direito ambiental brasileiro, há grandes méritos que notificam nossa nação entre as mais avançadas em termos da legislação²⁰. Contudo, as dificuldades históricas em termos de cidadania, especificamente, em termos de exercício das leis no Brasil, concorrem para uma realidade ambiental na qual as cidades são tão mais degradadas, quanto maiores forem suas populações, como a exemplo da maior parte dos países.

Politicamente, tomando como paradigma novamente a questão ambiental na sua interface com a cidade, a dimensão espacial figura como um elemento essencial a uma prática cidadã que por sua vez é um pré-requisito à vida democrática (GOMES, 2006). Corroborando desta perspectiva, realizando inclusive uma epistemologia do espaço urbano, Menegat (2004), para quem a democracia efetiva é eminentemente local, além de calcada em uma cultura política original, também local, e não importada de outras nações que apresentam culturas locais diferentes. A equalização destes aspectos levantados pelo autor promoveria um ambiente urbano mais saudável, uma vez que objetivando modificar o ambiente local, os indivíduos que o habitam teriam assim a motivação necessária ao exercício de sua cidadania.

Essa situação não ocorre na realidade observada em nosso país hoje em função de uma estrutura política centralizadora do Estado-Nacional, mas, mesmo nas escalas administrativas de menor dimensão espacial, também se verifica a tendência para se ratificar uma política representativa que privilegia áreas e grupos na cidade em detrimento da maioria dos habitantes. Agravando

²⁰ Os comitês de bacias hidrográficas são um indício dessa convergência político-administrativa pró-ambiental, já que tomam a bacia hidrográfica como unidade de análise geográfica, congregando diversos agentes interessados, inclusive gestores públicos.

este quadro, as políticas sobre:

[...] estas cidades atópicas, que desconsideram estupidamente o ecossistema onde estão encravadas, querem que o cidadão não exista como um organismo biológico, que precisa de ar puro, que precisa de água limpa, de área verde, de saneamento. Querem o cidadão apenas como um ser cultural, de preferência com um bom cartão de crédito para consumir a tecnologia descartável (MENEGAT, 2004, p. 297).

O sentido ambiental da cidade, portanto, figura como uma espécie de indicador da qualidade ambiental urbana no sentido amplo. Atualmente, na prática, a qualificação ambiental no contexto brasileiro se destaca mais como um elemento de seleção, segregação espacial, do que um indicador de qualidade universalmente aceitável que inclua a dimensão social. Um ambientalismo consistente para a cidade, ou melhor, um ambientalismo para edificar uma cidade sustentável, se aplicaria a uma cidade não submetida à espoliação capitalista a qual dilapida tanto a natureza como a maioria das pessoas.

Devido a um desequilíbrio metabólico inerente a lógica de acumulação de mais-valia, o capitalismo necessita usar, de maneira mais facilitada possível, os recursos humanos e naturais. A relação inversa, ou seja, a riqueza sendo usada para desenvolver os potenciais humanos e também para ser investida em tecnologias de interação mais equilibrada do ser humano com o ambiente, fato consumado para algumas cidades dos países centrais, mais do que em outros momentos históricos, representa uma meta a ser alcançada, sendo no presente um aspecto inimaginável na realidade urbana da maioria dos países.

Vimos que a questão ambiental aponta os rumos necessários a um funcionamento mais ecologicamente equilibrado para a cidade, o que já é uma realidade em termos de instrumentos jurídicos em alguns casos como aqueles que versam sobre a ocupação de encostas, situação na qual a prática social entra em flagrante contradição com a lei. Aqui chegamos a um ponto relevante sobre a tentativa de traçar um sentido geral em relação ao espaço urbano até o presente.

Destacamos aqui a posição ambígua do Estado quanto à política urbana

na sua tentativa de equacionar os interesses de diferentes classes sociais dentro da cidade. Nossa posição corrobora com a perspectiva de que a adequação do território mobilizada pela ação dos setores mais influentes do Estado, da qual as tendências de urbanização se filiam e são uma expressão, reflete a sociedade e suas contradições, uma vez que são emanções dessa sociedade. As ações pontuais da política urbana nacional ou local, analisadas isoladamente, podem se revelar contraditórias, pois alguns segmentos estatais tendem a beneficiar as classes dominadas e outros setores, os que possuem maior peso político como aqueles que regulam os investimentos públicos nacionais, tendem a beneficiar os grupos monopolistas. Por outro lado, tais políticas analisadas em seu conjunto, indicam funcionalidade entre essas políticas públicas nos diversos níveis administrativos, nos quais se delinea uma lógica subjacente que percebe vantagem larga aos grupos dominantes.

É nesse sentido que a política urbana com desdobramentos sociais objetivos, como é o caso do programa federal de habitação Minha Casa Minha Vida, pode ser lida como uma “concessão” do Estado, já que evidencia seu compromisso com a parcela dominante do capital. O referido programa habitacional, em termos de funcionalidade, apresentaria dois desdobramentos significativos do ponto de vista do Estado e da definição da política urbana. De um lado, o programa, através de suas ações, atende, ainda que bastante aquém da necessidade observada no país, a demanda por moradias populares, por outro lado, o programa do governo federal ainda favorece as grandes construtoras, já que estimula, através de diversos mecanismos econômicos, o aquecimento do mercado imobiliário.

A análise superficial dos sítios urbanos na maior parte do mundo revela que o isolamento de parcelas significativas da população urbana em periferias subequipadas e com nítida desqualificação ambiental evidenciam a necessidade da tomada de providências quanto ao saneamento desses problemas. Em muitos países, há algumas respostas sendo instituídas, todavia a insurreição de tais medidas e, principalmente, a sua eficácia em termos de desdobramentos sobre esta realidade desigual, emanam da mobilização social. Em outras palavras, os problemas sintomáticos da maioria das cidades do mundo necessitam de uma ação conjunta por parte dos grupos afetados pela má qualidade de vida nas cidades, gerando uma resolução efetiva derivada de

uma construção baseada em ampla representação dos desfavorecidos nas diversas esferas do poder estatal.

De certa forma o que tentamos apontar aqui em termos de sentido do urbano indica que a questão ambiental fornece conteúdos para consolidação de um bloco de poder atuante junto de um projeto genérico de cidade mais sustentável. Em contrapartida, sem um “meio” de propagação legítimo, este projeto se apresenta apenas como um discurso ou como instrumento ideológico para encobrir práticas diversas. Dessa forma, a mobilização política dos desfavorecidos urbanos (pequenos capitalistas, moradores de periferia, desempregados, isto é, todos aqueles que não se incluem na parcela monopolista do capital), formando uma coalizão em torno de melhorias socioambientais da cidade, poderia ensejar um contrapeso político às formas de urbanização hegemônicas que têm determinado os rumos da urbanização em escala global.

2.2. Utopias sobre utopias

A questão relativa a quem são os promotores do espaço urbano representa uma pergunta cujas nuances já foram bastante discutidas no âmbito da Geografia. Harvey especialmente se debruça sobre este tema em algumas de suas obras, com ênfase no livro “Justiça social e a cidade” (1980). Não é nosso objetivo aqui retomar essa discussão sobre qual agente tem maior peso na definição do espaço construído. O fato é que cada agente identificável como participante do processo social de construção do espaço possui traços identificáveis e singulares. Suas similaridades de interesses redundam em arranjos políticos que promovem qualificações espaciais próprias, adequadas aos objetivos comuns entre os agentes envolvidos sobre determinadas partes da cidade. Sem que mesmo consideremos a magnitude do poder político de cada agente promotor do espaço urbano, podemos considerar idealmente que esses isolados pouco ou nada podem desenvolver em termos de um produto espacial significativo.

Outra interpretação dessa afirmação compreende que nenhum segmento social é capaz de ter influência absoluta sobre o Estado quanto à

primazia dos seus interesses em âmbito urbano, ainda que os agentes do capital financeiro, monopolista, tenham grande influência (LOJKINE, 1981). Por mais simples que essa afirmação possa parecer, as suas justificativas revelam aspectos que permitem vislumbrar muito da dinâmica subjacente no espaço urbano atual. Tais aspectos incluídos no processo de produção do espaço urbano referem-se à dimensão do trabalho e à dimensão da política em relação à cidade.

A cidade do ponto de vista do trabalho como afirmamos anteriormente envolve a cooperação entre diversos agentes dentro do processo de produção. Sob o capitalismo a questão da cooperação é complexa, pois a sociedade é dividida genericamente entre os detentores do capital, que buscarão em algum momento através dele comprar trabalho e aqueles que são destituídos de capital, necessitando vender sua força de trabalho para capturar uma fração do capital útil ao custeio do seu modo de vida. Logicamente que sob o capitalismo atual estas divisões são multiplicadas em um número muito maior de segmentos com diferentes parcelas de capital, tanto entre os capitalistas, como entre os assalariados.

O que importa saber é que construir, transformar a cidade, bem como mantê-la funcionando envolve uma cooperação produtiva. Para que esta cooperação produtiva se realize na cidade, abrigando diferentes indivíduos de diferentes classes sociais, se sobressai a dimensão política, já que a dinâmica da produção sob o espaço urbano resulta de arranjos, acordos e concessões entre esses diferentes atores envolvidos na cidade.

A cidade no contexto do capitalismo revela-se um “palco” singular de luta de classes, a princípio a partir do zoneamento urbano “clássico” com áreas residenciais periféricas e áreas centrais valorizadas, modelo esse que hoje perde força uma vez que a oposição entre áreas valorizadas-desvalorizadas na cidade, longe de deixar de existir, se torna mais complexa tanto pela ocorrência de desvalorização relativa de áreas centrais, como pela valorização de parcelas remodeladas nas zonas periféricas. De qualquer forma, a organização espacial nascida dos zoneamentos dos planos diretores permanece vigente, apesar da aparente ineficácia, sendo seu emprego uma instrumentalização necessariamente paradoxal, pois se de um lado atenua as oposições de classe, por isolar diferentes grupos sociais geograficamente, por outro lado

acaba por acirrá-la, uma vez que questões de acesso aos meios de consumo e produção serão muito mais facilitados para aqueles sujeitos situados em áreas de aglomeração de recursos urbanos. Assim se mostra nesse equacionamento a razão fundamental para o funcionamento (desigual) da cidade a partir desse instrumento de gestão urbana que são os planos diretores.

Apesar da crítica ao urbanismo feita por Lefebvre (2002), citada aqui, é válido destacar o papel daqueles que pensaram cidades ou modelos de cidades, muitos dos quais nunca chegaram a se concretizar. Os modelos urbanos mais difundidos associam-se à aurora da sociedade industrial, representando uma sofisticação da racionalidade na organização produtiva do território. Esta racionalidade é a marca da experiência moderna. Ela por sua vez é produto do investimento estatal para a formação técnica dos seus agentes: arquitetos, urbanistas e engenheiros. Por mais que as percepções destes técnicos e suas propostas urbanas representem, do ponto de vista político, abordagens subjetivas, sua ação tem um papel prático sem o qual o fato urbano não se consumaria com a ordem mínima que hoje apresenta. Há de se considerar também que existem técnicos e planos distintos em termos de matriz ideológica e de comprometimento social. Assim, apesar dos condicionantes que distanciam estes burocratas “de grupos sociais estranhos a vivência normal do arquiteto” (SANTOS, 1988, p. 17), a análise dos seus projetos merece ser realizada de modo a identificar a intencionalidade e as consequências sociais da implementação desses projetos.

Entre as propostas mais elaboradas entre os técnicos, para usar de um termo genérico, destacamos as ideias em torno do planejamento urbano do arquiteto Charles Edouard Jeanneret, mais conhecido como Le Corbusier. A visão particular deste expoente da arquitetura modernista é sintetizada em seu livro “Manière de penser L’urbanisme” (traduzido para o português como “Planejamento urbano” na edição de 1971). A maneira de pensar de Le Corbusier acerca da cidade é sintomática do período histórico em que sua produção foi consagrada, isto é, a primeira metade do século XX, quando a ordem produtiva demandava uma rigorosa estrutura territorial e o crescimento espontâneo das cidades era visto pelos arquitetos como um problema social cuja solução deveria ser encaminhada pelos especialistas urbanos. O “formigueiro humano” teria como saída na visão de especialistas como Le

Corbusier, o uso racional do espaço dividido em grandes unidades diferenciadas a partir da sua função econômica. Seriam elas:

- unidades de exploração agrícola;
- unidades de transformação de matérias-primas, centros industriais centros lineares, considerando seu desenho;
- unidades de distribuição do comércio e de troca, bem como de distribuição administrativa de pensamento e de governo cuja especialidade define as cidades radiocêntricas. (LE CORBUSIER, 1971, p. 118).

Dentro dessa perspectiva, a saúde dos cidadãos poderia ser determinada pelo projeto urbano com relativa facilidade. A “grande confusão” a qual estes se submetem é devida à desordem territorial por vezes tolerada pelo Estado. A mentalidade de pensadores urbanos como Le Corbusier estava baseada na crença de que a técnica poderia suprimir os desajustes sociais nascidos das contradições inerentes ao modo de produção capitalista. Sua concepção partia do pressuposto de que o desenvolvimento tecnológico promovido pelo avanço na engenharia possibilitava tal aprimoramento dos materiais que permitia a elevação da inventividade construtiva de urbanistas e arquitetos (LE CORBUSIER, 1971, p. 128).

Dada esta profusão de saberes produzidos junto ao urbano, uma formalização adequada à configuração espacial da cidade pela “sociedade da máquina” seria tanto desejável como necessária na visão deste autor, o que o levou a formular um “Estatuto para os construtores”. É necessário pontuar que o espaço social que permitiu a proeminência de um agente como Le Corbusier na França, bem como Oscar Niemeyer no Brasil, é contextualizado politicamente por um Estado de Bem-Estar Social, cujo papel central na organização da produção econômica permitiu o urbanismo modernista e com ele a produção das grandes obras urbanas visíveis até hoje.

O declínio desse protagonismo estatal junto ao urbano ao longo das últimas décadas possui uma relação profunda com a reconfiguração dos projetos urbanos elaborados nos moldes atuais. A diminuição do alcance dos referidos projetos urbanos modernos para meras intervenções pontuais observadas hoje são uma evidência disso. O utopismo de grandes visionários

urbanos, fossem eles arquitetos ou não, na aurora do século XX, almejava, através de suas obras, influenciar na constituição de uma nova sociedade em escalas de intervenção que não se reduziam a apenas uma, mas várias cidades em complexos como o das cidades jardins concebido por Ebenezer Howard. Apesar de possuírem alguma consonância com a concepção de grandes condomínios atuais, ela se mostra bastante pontual, já que a proposta utópica das cidades jardins, que objetivava a produção de um espaço que equalizasse as funções paisagísticas, habitacionais e ambientais dentro de um projeto urbano maior, revela-se entre os promotores imobiliários que vendem os lotes dentro dos condomínios como um mero recurso de *marketing* que de fato se associa a um espaço bastante seletivo e por vezes diferenciado daqueles que os cercam.

Os projetos de cidade ideal do início do século XX poderiam hoje ser interpretados como megalomania, ou como uma intervenção excessiva do Estado na vida dos indivíduos. De qualquer forma, o Estado ainda é chamado a organizar o espaço produtivo, aí incluído o espaço urbano, porém, ainda que a essência de suas intervenções nas cidades permaneça a mesma (o Estado é chamado a resolver ainda questões de circulação urbana, moradia, saneamento, muitos desses setores tendo sido pouco modificados ao longo de décadas), a maneira como essas intervenções se realizam mudou. Tal mudança resulta tanto em termos de arranjos políticos como de ênfase quanto aos objetivos das obras e das zonas a serem modificadas no espaço urbano.

2.2.1. Os interesses que influenciam o poder público (o Estado)

A questão da interferência do Estado sobre o espaço é bastante significativa, sobretudo no contexto urbano. A questão que se coloca é: a quem serviu e, no caso da urbanização contemporânea, tem servido essa intervenção? A princípio é possível destacar algumas propriedades da atuação do Estado no que tange à construção do espaço urbano e tais propriedades se pautam pela posição ambígua que esse ocupa junto do fazer urbano, que tanto necessita dar respostas mínimas às demandas sociais na cidade, como sofre pressão política para melhorar as condições de produção a serviço dos

grandes empreendedores capitalistas. Ainda cabe destacar que as ações do Estado sobre o urbano através de suas diferentes instituições, de níveis diferentes de poder, apresentam variável alcance e permeabilidade nas suas relações com múltiplos grupos sociais cujos interesses podem ser antagônicos ou até conflituosos.

O Estado é o agente mais capaz de garantir o financiamento de obras de grande porte, as quais se concentram no espaço urbano. Algumas delas, como portos, têm alcance territorial nacional. Não é razoável, por outro lado, declarar que tais intervenções alavancadas pelo Estado beneficiem apenas segmentos mais abastados de uma sociedade urbana, mas há uma grande ênfase nas políticas estratégicas do Estado-Nacional que redundam em beneficiamento do grande capital, principalmente por incluírem o capital financeiro. Se os recursos públicos visam se converter em serviços úteis à sociedade, isso não quer dizer que os mesmos recursos se convertam em benefícios necessariamente úteis a todos os segmentos sociais, eis o que Lojkine (1981, p. 170) chama de “intervenção contraditória da socialização das forças produtivas”. Assim:

Longe de suprimir a contradição entre os meios de produção do capital e meios de reprodução do capital e meios de reprodução da força de trabalho, a política urbana [promovida pelo Estado] vai exacerbá-la, tornando-se um instrumento de seleção e de acordo com seu grau de rentabilidade e de utilidade imediata para o capital. Contradição reforçada no estágio monopolista pelo fracionamento da classe capitalista e refletida no nível estatal pela constituição do que chamamos uma política “monopolista”, ou seja, a instauração de instrumentos jurídicos, ideológicos e financeiros a serviço exclusivo da fração monopolista do capital (LOJKINE, 1981, p. 171).

A passagem de um capitalismo industrial, que engendrava um tipo “clássico” de modernidade (ou, o que seria mais preciso, que engendrava uma modernização), que por sua vez redundava em um tipo de relação do Estado com o urbano, para um paradigma de maior mobilidade do capital, terá reflexos no que alguns chamam de adaptações culturais da pós-modernidade, as quais refletem formas mais ágeis de interação jurídica do Estado com a cidade, onde isso se desenha na forma de:

[...] planificações e programações urbanas “flexíveis”, “adaptadas” às exigências de desembaraço rápido do capital monopolista, socializações seletivas do solo (concessões e preempções públicas...) que permitem explorar a pequena propriedade não monopolista em benefício exclusivo dos usuários monopolistas (LOJKINE, 1981, p. 170).

O arranjo das forças produtivas no atual contexto econômico faz com que o ente estatal tenda a privilegiar mais o segmento representado pelo grande capital, dadas as frequentes crises de superacumulação recentes. Tais crises já se manifestam como crônicas uma vez que desde o *crack* da bolsa de 1929, passando pela crise do petróleo dos anos 1970, até a crise do *subprime* ou das hipotecas de risco de 2008, para fazer menção apenas a algumas das crises mais intensas, o problema da acumulação baseado em capital fictício (ver HARVEY, 1993), oriundo da especulação financeira e não na produção de bens, se mostra como o elemento chave da desregulamentação da economia globalizada. A solvência desse capital superacumulado passa pela execução dos projetos urbanos do presente propostos pelos entes estatais em consonância com o capital monopolista, nos quais são constituídos acordos entre agentes privados e governos locais, sendo que muitas vezes os recursos financeiros necessários surgem por meio de políticas nacionais que tendem a facilitar os circuitos de investimento. Por mais que não tenham uma relevância socioterritorial substantiva no contexto das cidades onde se instalam, tais projetos, encaminhados por muitas vezes por agentes públicos locais que buscam com isso crédito político, acabam sendo vitais aos agentes monopolistas na medida em que movimentam vultuosas cifras.

Se no passado, sobretudo, nos países centrais, o Estado promoveu algum desenvolvimento social no âmbito do espaço urbano (através de moradias financiadas com recursos públicos para a classe operária, bem como, através do desenvolvimento dos demais meios de consumo coletivos, como escolas, parques, etc.), hoje o montante dos investimentos de porte, que envolvem os recursos públicos, é vertido para obras pontuais e que não raro tornam a equação das demandas urbanas ainda mais problemática. Estes

investimentos e intervenções descrevem formas de atuação do Estado no fazer urbano que se manifestam através de diferentes esferas administrativas, mas que em praticamente todos os níveis se valem de parcerias do setor público com o privado. Mesmo em uma dimensão urbana com forte apelo social como a habitação, na qual o Estado é constantemente chamado a agir para sanar deficiências, o benefício dos empresários não se restringe a um benefício pontual, a exemplo dos programas brasileiros de habitação que em muito têm favorecido o setor construtivo privado.

Enfatizando a perspectiva de que não há um único direcionamento na política urbana emanada do Estado, a rigor, ao analisarmos a ênfase dada pela administração local, percebemos que esta pode apresentar contrastes com a atuação exposta pelo governo nacional. O principal contraste pode se dar pelo posicionamento de uma administração local mais progressista em relação às classes dominadas em oposição à política ao poder de Estado monopolista regional ou central (LOJKINE, 1981, p. 172). Dito de forma mais específica, a questão dos jogos de poder no âmbito da administração pública, tanto local como central, refere-se ao direcionamento dado aos recursos públicos, isto é, se eles serão objetivamente vertidos em benefício dos segmentos monopolistas do capital ou se beneficiarão as classes menos abastadas (ou se serão distribuídos entre as diferentes demandas dos distintos setores sociais).

Harvey (2009), evidenciando os processos descritos anteriormente, relata o caso da cidade estadunidense de Baltimore, no nordeste do país. Lá se dera, segundo o autor, o financiamento público de obras cujo retorno social é, no mínimo, duvidoso. Esse financiamento alavancou o desenvolvimento das construtoras com a criação de obras adequadas às novas prerrogativas urbanas tais como revitalização de áreas de orla e a configuração de equipamentos adequados a áreas turísticas. Só a construção de um centro de eventos movimentou 83 bilhões de dólares (HARVEY, 2009, p.187). Os agentes envolvidos na operação acabaram solicitando mais 150 milhões de dólares para construir um centro de convenções ainda maior a fim de atrair megaeventos (HARVEY, 2009, p. 190). Contudo, “teme-se agora que todos os investimentos não venham a ser lucrativos sem um grande hotel central, que vai requerer amplos subsídios públicos, talvez 50 bilhões” (HARVEY, 2009, p. 190).

O favorecimento do setor privado com recursos públicos não se restringiu a esses eventos, pois com o objetivo de “melhorar a imagem da cidade”, gastou-se nessa área de orla meio bilhão de dólares com ginásios de esportes para equipes “que pagam vários milhões anuais aos astros, assistidos por fãs que pagam ingressos a um preço exorbitante” (HARVEY, 2009, p. 190). O autor salienta que o gasto público com estádios de futebol americano é prática corrente nos EUA onde o volume movimentado chegou a atingir 4 bilhões de dólares entre 1992 a 2002 (HARVEY, 2009, p. 190). No Brasil é válido destacar, no que se refere à intervenção similar do Estado na construção deste tipo de obras sobre o espaço urbano, que desde meados do século XX se construíram de forma generalizada estádios de futebol com recursos públicos (JESUS, 2002).

Harvey ainda enfatiza aspectos de um discurso, muito em voga atualmente, que legitima parcerias público-privadas, ao citar a fala do prefeito de Baltimore à época dessas grandes intervenções na cidade, quando esse vaticinava que “temos que ser competitivos”, acrescentando que “se eles [os agentes privados diretamente beneficiados com as obras] fracassarem, ninguém mais vai querer investir” (HARVEY, 2009, p. 190). Descrevendo situação análoga, Sánchez (2003), cujas referências principais foram Curitiba e Barcelona, coloca que “de fato os governos municipais estão cada vez mais preocupados em transformar a cidade em imagem publicitária e, com tal objetivo, seus governantes assemelham-se à figura do caixeiro viajante, abrindo catálogos de venda do seu produto-cidade” (SÁNCHEZ, 2003, p. 57).

Este condicionamento de governos locais que direcionam as políticas públicas para beneficiar o grande capital tem engendrado um conjunto de projetos que descrevem a materialização de um tipo de cidade que define a homogeneização dos seus usos, os quais, por sua vez, acabam por representar ideologicamente os interesses dos agentes que os promovem. Culturalmente, é possível perceber através dos projetos em voga que o segmento monopolista, conformado por agentes públicos e privados, objetiva desenvolver na cidade um consumismo espacial voltado aos visitantes e aos turistas, o que limita o uso da cidade para o benefício dos cidadãos, os quais devem contentar-se com o dinamismo econômico vindouro, promovido pelas obras de revitalização. Trata-se de um poder hegemônico de Estado que

exerce preeminência cultural e econômica sobre os demais atores, “inspirando-lhes e condicionando-lhes opções, tanto por força do seu prestígio como em virtude de seu elevado potencial de intimidação e coerção” (BOBBIO, et al, 2010, p. 579).

Esta relação de grande reciprocidade entre o Estado, empenhado em garantir o interesse capitalista na produção urbana, e o setor privado, que se movimenta globalmente em busca de mais facilitadas taxas de lucro, caracteriza um bloco de poder, aqui definido como monopolista, e que generaliza um processo único, que se globaliza e cuja contraparte do setor privado merece uma análise específica.

2.2.2. Os interesses dos empreendedores

A relevância que o segmento privado possui nas modificações físicas sobre o espaço urbano não chega a representar de fato uma novidade, já que as construtoras são tradicionalmente privadas. É, contudo, especialmente relevante a sua capacidade política de articulação junto ao Estado na garantia da manutenção dos seus interesses que podem adaptar ou até mesmo subverter instrumentos úteis à organização urbana, tais como os planos diretores. Esta relação de proximidade e afinidade entre o setor privado e o Estado, principalmente através do ramo da construção civil demarca a situação atual do Brasil, onde o crescimento do setor imobiliário atingiu 11% em 2010 (NUNES, 2010, p. 10).

Na materialização de novas áreas urbanas aliadas às formas arquitetônicas preconizadas para o século XXI, encontramos os agentes privados do setor imobiliário. Quando se acompanham os grandes veículos da mídia atualmente no Brasil, não é difícil perceber o grande destaque que tem tido as companhias ligadas à construção civil no contexto do capitalismo brasileiro. Esta emergência do empreendedorismo privado no ramo da construção não poderia existir sem o suporte governamental. Referimo-nos na seção anterior que a política urbana instaurada pelo Estado tende a favorecer os grandes grupos privados mesmo quando executa obras voltadas à melhoria das condições de vida dos mais pobres. A referência nesse caso é o programa

federal “Minha casa, minha vida”, iniciativa do governo Lula (2003 – 2010). Analisando o programa pela perspectiva do setor do grande capital, é notório que com ele algumas empresas tenham apresentado significativo crescimento. Este, contudo, é um exemplo brasileiro que se manifesta no contexto urbano do nosso país, assim suas condicionantes relacionam-se à realidade do Brasil. De qualquer forma, alguns de seus traços são exemplos de como a reprodução do capital tem obtido primazia através das reconfigurações aclamadas para o espaço urbano.

O dinamismo que o capitalismo imprimiu nas relações sociais nos últimos 50 anos não possui paralelo na história humana. Tal dinamismo é em grande parte referendado pelo processo de urbanização. Em escala planetária metade da população humana já vive em cidades. Esta marca define um processo no qual algumas cidades são construídas e outras reconfiguradas, o que dirige parte significativa da força produtiva humana para a produção do espaço urbano. O fato é que este fazer urbano se submete ou é sobrecondicionado pela lógica do lucro, embora contraditoriamente esse processo se realize em nome de um suposto desenvolvimento urbano, cuja construção é bastante contestável em muitos casos em que a cidade se transforma mesmo carente de um sentido substantivo do ponto de vista da maioria de seus moradores.

Anteriormente, vimos que a remodelação do espaço urbano é necessária em função, também, da manutenção limitada da coletivização das forças produtivas. A problemática refere-se ao fato dessa remodelação estar adequada mais aos ditames do capital e menos a um ordenamento territorial que melhore as condições sociais e ambientais do espaço urbano principalmente para a maioria que o financia. A balança no presente se apresenta mais inclinada para o primeiro lado. A cidade, repetimos, não muda exclusivamente em função do capital, ela muda com ele, reproduzindo-o. A julgar pelo caso brasileiro, as mudanças em curso promovem o desenvolvimento infraestrutural e habitacional, este último deficitário no país há décadas, sobretudo nas regiões mais pobres. Por outro lado, este desenvolvimento social das forças produtivas, antes de mais nada, ratifica a estrutura de classes no solo urbano, já que:

[...] as cidades brasileiras como expressão do processo de urbanização elitista e truncada que caracteriza o desenvolvimento nacional apresentam, no geral, um alto grau de concentração espacial dos serviços, equipamentos e estrutura pública, alta concentração de renda em bairros bem equipados e cada vez mais exclusivos, aumento da ocupação irregular do solo urbano, deslocamento da população de baixa renda para as áreas mais distantes do centro da cidade e desprovidas de urbanização ou para áreas insalubres, como encostas de morro (SCHVASBERG, 2003, p. 53).

Em que pesem estas considerações, especificamente, tal avanço dos processos de reprodução do capital na modernização urbana se apresenta de várias formas. Naquilo que concerne ao ideário capitalista, as manifestações do que genericamente tem se chamado de “planejamento estratégico” envolvem pacotes de medidas que expressam um tipo de planejamento da cidade em moldes empresariais.

A origem dessas prerrogativas para a cidade, segundo Vainer (2000), é a “Harvard Business School” e os princípios norteadores para tal empreendedorismo urbano incluem:

- a atração de capital na forma de investimentos, como a criação de um ambiente atrativo para tanto;
- o desenvolvimento industrial de ponta com uma infraestrutura adequada à instalação da indústria flexível;
- a formatação dos custos de produção como o trabalho, visto na perspectiva liberal estritamente como custo, em níveis de preço os mais baixos possíveis, adequados, é claro, à qualidade máxima esperada.

Tais condições levam a caracterização do chamado modelo da cidade-empresa que na prática se apresenta como uma forma de adaptar a administração urbana à forma da administração empresarial privada. Nessa equiparação, os objetivos que as transformações urbanas visam atingir adquirem o mesmo senso que o das sociedades anônimas, ou seja, o desenvolvimento socioeconômico seccionado para alguns grupos sociais. É o ideário do Estado Neoliberal: menos custos, mais investimentos, enfim qualificação da atividade econômica capitalista.

O que vale para a cidade vale para os seus cidadãos. Por isso, esta ideologia burguesa e economicista é entoada como um mantra através de veículos de mídia de massas. Esses últimos se apresentam como os grandes aliados dos grandes agentes do capital na consecução de suas estratégias, fazendo com que a administração urbana, além de mimetizar a empresa capitalista nas suas finanças, também se utilize dos mesmos recursos de comunicação social.

Outra dimensão que se configura em um estratagema que viabiliza os projetos encaminhados por grandes grupos privados na cidade é a cultura aqui entendida a partir da disseminação de um determinado senso estético. Desse prisma, o setor privado em suas interações com a cidade, se manifesta no elogio de um determinado estilo de vida, amplamente divulgado pelo farto aparelho de promoção ideológica que inclui filmes, magazines e tabloides, nos quais a vida dos muito ricos é exposta e prezada. Assim, a partir dos gostos massificados e do apoio do setor público é que esteticamente se consagram na cidade espaços de design tão avançados como seletivos, cujo acesso e consumo se restringem aos mais ricos que tem condições de pagar para fruir desse tipo de áreas da cidade. Enfim, o padrão estético da arquitetura de prédios a interiores de restaurantes, hotéis, ou mesmo da forma de objetos como móveis ou mesmo roupas, representa outro mecanismo de legitimação do poder simbólico e político da elite social urbana, que se conforma como mais um elemento de facilitação para o encaminhamento dos seus objetivos quanto à divisão da cidade em áreas qualificadas e não qualificadas. O papel da cultura, então, no contexto das novas formas de gestão urbana, é fundamental à efetivação do projeto político dos grandes agentes do capital dentro da cidade.

Arantes (2000) destaca esta dimensão cultural que dá embasamento à revitalização urbana, imprimindo valor a uma identidade urbana e promulgando a confecção de uma imagem própria (*"image making"* da cidade). Esta necessidade de transformação urbana, expressa pela propaganda da qual gestores públicos cada vez mais têm se utilizado, justifica, por vezes, as maiores atrocidades em nome de um suposto desenvolvimento urbano. Em uma palavra: segregação.

Um dos instrumentos mais em voga no que concerne ao tipo de

desenvolvimento definido pela ótica dos grandes grupos privados que abordamos nesta sessão é o da *gentrificação* de áreas urbanas, processo que conduz a uma qualificação de áreas pouco dinâmicas do ponto de vista econômico, mas que através de obras públicas específicas, passam a atrair atividades comerciais e a gerar circulação de valores, elevando assim o preço do solo²¹. Este é um recurso muito caro aos grandes agentes do capital dentro do grande conjunto de ações de urbanização, já que possibilita a recriação de lucro sobre imóveis desvalorizados, o que, por sua vez, incrementa o mercado de imóveis na cidade e dá solvência ao problema da escassez de áreas a serem incorporadas nas grandes cidades, um dos principais alvos dessas ações.

Os processos descritos nos parágrafos anteriores se apresentam como uma tendência de alcance global, isto é, um paradigma urbano bastante difundido hoje em todo o mundo que em linhas gerais se associa a uma determinada estética urbana sofisticada, com a renovação de áreas centrais das cidades, incluindo renovação de zonas portuárias. Toda essa dinâmica é divulgada a exaustão pelos recursos midiáticos, colocando a cidade no patamar de qualquer outra mercadoria das trocas capitalistas. Aliás, à semelhança de produtos no capitalismo, a marca, neste caso da cidade, constitui um dos elementos mais caros a esta plataforma de propaganda. Nisso a cidade da experiência vivida torna-se muito mais produto consumível às partes pelo mercado do turismo de alto padrão, estimulado pelas *gentrificação*/renovação urbana. Os agentes do grande capital em associação com os governos locais, valem-se de recursos como *marketing*²² urbano e assim:

[...] vendem a cidade, apresentada na forma de um simples produto cuja configuração parece especificada historicamente. A identificação desse movimento rumo à transformação da cidade em mercadoria de certas imagens e construções discursivas provenientes de contextos sociais e territoriais profundamente diferentes. (SÁNCHEZ, 2003, p. 71).

²¹ Este processo também gera a “expulsão” dos antigos moradores que dificilmente se inserem nesses novos ciclos econômicos das áreas revitalizadas, tendo, portanto, que se mudar, já que não conseguem arcar com custos mais elevados do solo.

²² O termo inglês *marketing* significa “mercadologia”, campo do conhecimento útil ao empreendedorismo privado na sua busca de realização capitalista, portanto o *marketing* urbano, utilizado pelo poder público na gestão do espaço urbano expressa um cunho abertamente liberal.

Assim, a padronização de zonas dentro do espaço urbano, para a adequação à demanda de variados “segmentos de visitantes-consumidores”, imprime um tipo de reforma urbana fictícia, espetaculosa e pontual, que pouco ou nada vai ao encontro do interesse majoritário dos cidadãos. Trata-se, portanto, do modelo urbano promulgado pelo grande capital, que se configura também pela construção de uma cidade voltada a um público específico exterior ligado ao desenvolvimento do turismo.

Em termos de alcance espacial, o que poderíamos chamar de projeto liberal ou de utopia liberal da cidade é coroado por obras pontuais que se manifestam monumentalmente como modo para atrair o público abastado que se insere nos circuitos internacionais dos quais as cidades globais são elos de uma grande rede. Como citamos aqui, um tipo peculiar de interpretação da cultura, altamente fetichizada, se presta como um ingrediente de valorização urbana dentro desse processo, no qual as obras das áreas renovadas se perpetuam como verdadeiros chamarizes dentro de encartes turísticos. Em si, tais obras possuem pouca representatividade para os moradores das cidades, muitas vezes em razão da sua constituição não agregar em melhorias urbanas sensíveis ao morador médio da cidade. Essa percepção, longe de ser um mero dado subjetivo, se deve à constituição pontual desses espaços, focados no desenvolvimento de infraestruturas de alcance espacial e social limitado. Assim os projetos de renovação “tem mais valor discursivo que executivo”, acumulando “as suspeitas de seu escasso ou nulo valor efetivo²³” (SERRA, 2010).

A cidade seletiva do capital que assim se erige se constitui de grandes museus, centros de eventos, hotéis e prédios de escritórios; produtivamente inclui, em alguns casos, áreas logísticas avançadas e/ou polos de pesquisa de ponta, ligados a uma indústria tão sofisticada como flexível em sua produção e mesmo localização. A imagem luminosa de tais cidades contrasta com o ambiente social que se cria, pois a sociabilidade pasteurizada que nestes espaços vertem, inclui basicamente dois grupos sociais contrastantes: de um

²³ É o exemplo de Bilbao na Espanha onde o projeto de renovação urbana tem como base a construção do Museu Guggenheim, cujo desenho arrojado enfatiza a notoriedade do prédio e de seu autor, o mundialmente famoso arquiteto Frank Gehry.

lado os possuidores, cidadãos globais, frequentadores de ambientes tão homogeneizados quanto vazios de sociabilidades (como saguões de aeroportos, hotéis internacionalizados, câmaras de eventos científicos ou de grupos específicos) e de outro os despossuídos que vagueiam invisíveis como copeiros, seguranças, auxiliares de cozinha e de limpeza em edifícios como o “World Trade Center”²⁴.

Entre estes dois grupos sociais, situados em posições extremas, estão aqueles extratos definidos genericamente como classe média, os quais abrangem pequenas parcelas de capital (são pequenos empresários, funcionários públicos, profissionais liberais). Sua capacidade de influenciar as decisões políticas do Estado representa uma tarefa complexa dada a heterogeneidade desta parcela da sociedade em termos de origem cultural e filiação político-ideológica. O fato é que do ponto de vista das classes mais abastadas, cujo poder político e econômico coincide com o dos representantes do capital monopolista, seus objetivos no âmbito urbano se mostram amplamente afinados com os sentidos subjacentes às políticas de Estado na constituição da cidade empreendimento, isto é, seus interesses aí são comuns. Esta convergência se expressa principalmente no que se refere a dar fluidez à economia capitalista em uma produção cada vez mais globalizada, na qual a cidade é, a um só tempo, objeto e suporte da reprodução de capital que muito tem se desenvolvido através dos dispositivos de planejamento estratégico.

2.2.3. Os interesses dos usuários do espaço

Nesta seção objetivamos analisar genericamente as tentativas de mobilização da sociedade civil no sentido de se apropriar do fazer urbano, definindo outra forma de urbanização, menos seletiva e mais humana. Buscaremos também definir quais os principais entraves para a assunção de uma cidade alternativa àquela majoritariamente comprometida com a lógica fundamental do capital.

As experiências ao redor do mundo que descrevem resistência à

²⁴ Uma lista que identifica a origem dos mortos em 11 de setembro de 2001 estima que 568 de suas vítimas eram estrangeiros hispânicos e asiáticos dos quais 93 provavelmente eram ilegais (CDC, 2002 e BANK, 2008).

homogeneização capitalista urbana são múltiplas. Sobretudo nas grandes metrópoles, uma série de pequenos esforços que partem de grupos de inserção limitada na sistemática da acumulação compõe um amplo quadro de exemplos. Podemos citar o caso dos *ocupes* na Europa e as organizações da sociedade civil ligadas às favelas nas grandes metrópoles brasileiras. Esses, no entanto, se caracterizam como movimentos de resistência e são fundamentalmente reações à urbanização capitalista, as quais não se conjugam como um projeto homogêneo para suplantá-la. A principal limitação destes movimentos, portanto, refere-se a sua grande fragmentação, devida a uma abordagem centrada massivamente na dimensão local, aspecto que ao isolar os movimentos, não contribui para sua articulação e engrandecimento enquanto movimentos políticos.

Harvey (2009) destaca que é exatamente esse aspecto pontual que define a contraposição desses movimentos em relação ao processo de urbanização hegemônico. Na sua compreensão, a experiência local e o aprofundamento dessa experiência traria à tona o universal. Quanto a isso, o autor cita o movimento zapatista no México. Tal movimento, na tentativa de superar o mal dos movimentos sociais de esquerda ultralocalizados, teria como grande virtude a proficiência no uso de modernos meios de comunicação, entre eles a internet. Assim, de um movimento de rebeldes confinados nas montanhas do México, este grupo, através da rede internacional de computadores, passou a militar junto a outras organizações “em favor dos direitos humanos, dos direitos das mulheres, da justiça ambiental e assim por diante” (HARVEY, 2009, p. 106). Ainda que mais articulado que a média dos movimentos sociais, possuindo maior alcance quanto às suas ações, o tipo de interferência que realizam é essencialmente de resistência, que, quando muito, poda a voracidade da construção espacial alicerçada no capital, pautando-a, mas não a eliminando.

Em termos de movimentos da sociedade civil e a cidade, mais especificamente aqueles relacionados à realidade do Brasil, as tentativas nascidas quando da administração do Partido dos Trabalhadores na capital gaúcha (1988 a 2004), consideraram a criação de mecanismos que colaboraram com a democratização de parte dos recursos públicos na forma do Orçamento Participativo. Há diferenças marcadas entre as obras

encaminhadas via Orçamento Participativo e aquelas relacionadas à iniciativa do próprio poder público em consórcio com entes privados, como é o caso da revitalização. Tais diferenças são basicamente definidas pelo tipo de obra e sua função urbana, mas há também distinções de cunho financeiro.

O Orçamento Participativo atinge cifras de pouca monta se comparadas as das grandes intervenções de revitalização urbana. O primeiro também materializa na cidade equipamentos públicos, como escolas, creches e obras de saneamento que se integram à paisagem urbana muito mais efetivamente do que as obras propostas pelas últimas, marcadas pela opulência arquitetônica, dado que muitas vezes seus projetos já são encomendados com este fim (podemos citar como exemplo o museu Iberê Camargo em Porto Alegre que dentro de uma perspectiva crítica não só destoa do conjunto urbanístico da orla, mas também, a rigor, se incluiria dentro de uma área de preservação).

Uma justificativa para esta afirmação seria o caráter mais democrático e socialmente útil com que as intervenções públicas encaminhadas por instrumentos como o Orçamento Participativo possuem do ponto de vista da construção do espaço urbano. As obras urbanas viabilizadas para o benefício objetivo do grande capital, embora também incluam muitas vezes volumosos recursos públicos para o seu financiamento, não possuem a mesma propriedade, pois objetivam essencialmente a reprodução do capital, sendo o processo urbano em si um processo epifenomenal para os grandes capitalistas.

Difundir tais estruturas de construção social do espaço da cidade representa um processo que tanto poderia colaborar para a consolidação de um modelo alternativo de gestão urbana, como também fortaleceria o lastro entre os movimentos sociais que teriam assim maior centralidade quanto ao direcionamento das transformações do espaço, tendo um papel menos alternativo e mais substantivo nesse sentido. No caso particular do Orçamento Participativo, Marcelo Lopes de Souza (2008) destaca que sua difusão se deu principalmente por cidades de países sul-americanos, como no caso da capital uruguaia Montevideu. Coloca também que “mais tarde, outras cidades, inclusive de países europeus, principalmente após o Fórum Social Mundial de 2001, ‘descobriram’ o orçamento participativo” (SOUZA, 2008, p. 440). O autor elogia principalmente a estrutura do Orçamento Participativo da capital gaúcha

que se mostra como uma experiência pioneira no contexto brasileiro no que toca à participação popular na questão da deliberação de ações quanto ao espaço da cidade. Criado no contexto da redemocratização e da Constituição Federal de 1988, que fortalecia o papel dos poderes locais, o Orçamento Participativo surge em 1989, se desenvolve e se consolida ao longo da década de 1990. A partir das gestões do Partido dos Trabalhadores no executivo municipal, construíram-se e implementaram-se espaços para a latente participação popular junto à gestão da cidade de Porto Alegre, chegando-se a destinar à época 70% das verbas para as cinco mais carentes regiões do Orçamento Participativo (TARTARUGA, 1999, p. 14).

Apesar de elogiado o Orçamento Participativo porto-alegrense, também apresenta críticas, principalmente quanto ao descompasso que apresenta em relação ao Conselho Municipal do Plano Diretor Urbano e Ambiental o qual tem uma composição que permite o assento (isso implica voz e voto) a representantes do Estado, entidades profissionais e representantes de empresários. Dessa forma, “a lógica é muito diversamente daquela que preside a composição do Conselho do Orçamento Participativo, ao qual se chega por meio de um processo de disputa, debate e negociação em que não há ‘cadeiras cativas’” (SOUZA, M. 2008, p. 469). Tal desajuste leva a entendermos que não parece ser a mesma cidade que fomentou o surgimento do Orçamento Participativo, aquela que deu a luz a tal Plano Diretor, situação que apenas enfatiza a característica aqui levantada a respeito da condição paradoxal do Estado quanto à questão urbana. Outro ponto crítico refere-se aos atrasos nas obras escolhidas via Orçamento Participativo, considerando que 59% das demandas propostas para o período 2005-2010 encontrava-se em atraso segundo dados da própria prefeitura (Prefeitura Municipal de Porto Alegre apud CIDADE, 2010, p. 3).

Ao que parece, enquanto tais institucionalidades pró-democráticas não se desenvolvem dialeticamente, integrando e sendo mobilizadas pelos movimentos populares locais, as construções urbanas nascidas de acordos entre a camada monopolista do capital e o Estado, crescerão na medida inversa dos processos mencionados inicialmente. Sob certo aspecto, pode-se afirmar que a suposta urbanização monopolista surge de um precedente aberto pela desarticulação dos múltiplos movimentos sociais urbanos. É claro que não

se trata de “culpar” os movimentos pela criação de espaços seletivos e a segregação que se expande nos grandes centros urbanos do mundo globalizado, mas, politicamente, há uma grande lacuna em termos de representatividade para se contrapor à grande organicidade dos agentes mobilizados pelo grande capital e suas propostas urbanas. Esta dificuldade de contraposição talvez resida no fato de que fazer frente a este tipo de urbanização implique fazer frente a umas das principais saídas do capitalismo nas últimas décadas. A importância do modelo hegemônico, marcado pela viabilidade econômica junto ao grande capital, bem como pela relativa facilidade com que o mesmo se desenvolve no plano político, é contrastada, segundo Harvey, pela eclosão da crise ambiental, capitalista e urbana das quais tal modelo de urbanização é a causa (ARUGUETE, 2011, p. 12).

Por fim, destaca-se a questão da representatividade dos fóruns participativos relativos à constituição de políticas públicas urbanas. Nesse sentido Orçamentos Participativos e os Fóruns da Cidade²⁵ são alguns exemplos dentro do contexto metropolitano nacional, os quais se vinculam “à proliferação de novos espaços de participação político-institucional, que propiciam o envolvimento direto e de seus representantes nos processos de formulação e implantação de políticas públicas” (CORTES e SILVA, 2009, p. 398). As críticas mais evidentes a constituição desses fóruns refere-se a cooptação dos grupos populares uma vez que “a influência dos mecanismos participativos sobre a sociedade civil e seus atores pode ser interpretada como constrangimento à autonomia organizativa e de ação destes” (CORTES e SILVA, 2009, p. 400).

2.3. Sobreposições de agentes e resultantes espaciais

A composição do quadro urbano evidencia a realidade complexa de hoje, que inclui a atuação dos agentes aqui destacados: representantes do grande capital, representantes do Estado e demais agentes sociais que não se incluem nos dois primeiros tipos e que na prática representam uma variada gama de segmentos. Em que pesem as diferenças urbanas nos mais variados

²⁵ Fóruns nascidos no contexto da Lei 10.257 de 2001, o Estatuto da Cidade.

países do mundo, as populosas cidades, sem exceção, incluem-se em um processo econômico comum, o qual as conforma a determinados ajustes, também comuns, que por sua vez são observados de maneira mais aprofundada em algumas delas, mais do que em outras.

Por ajustes urbanos, adequados a processos econômicos, entendemos o conjunto de medidas genericamente identificado como revitalização urbana no Brasil, mas que também pode ser caracterizado, sobretudo, na Europa, pelos conteúdos do propalado planejamento estratégico. Tais modelos de gestão urbana que percebem entre outras medidas a renovação de áreas centrais da cidade se apresentam como respostas a reconfigurações na divisão internacional do trabalho permeadas por mudanças produtivas significativas no setor secundário e terciário²⁶. Genericamente são estes os traços que condicionam a dinâmica urbana atual. A eles poderíamos acrescentar ainda que, orquestrando as cidades do mundo como mercadorias espaciais, encontramos empresas transnacionais que atuam em segmentos de consultoria urbanística e arquitetônica, comunicações, turismo e logística. Todas trabalham de forma independente, porém complementar, o que descreve a ação integrada do capital monopolista que opera através da reconfiguração do espaço urbano.

Os processos descritos nos parágrafos anteriores não são, na sua essência, necessariamente novos. Guardadas as proporções e as formas insurgentes em cada espaço-tempo, Rodrigues (1983), ao analisar as transformações urbanas decorrentes de processos operantes na atividade produtiva da região metropolitana de Belo Horizonte, no início dos anos 1980, apresenta uma síntese sobre as mudanças muito similar a que se manifestou sobre as demais áreas metropolitanas brasileiras:

O fato é que a cidade apresenta setores planejados (como o distrito industrial) ao lado de uma multiplicidade de formas de ocupação sem qualquer sintonia com os planos de desenvolvimento urbano desenhados para a cidade. Podemos, assim, contrapor a ação do Estado tentando harmonizar os interesses em jogo na área urbana

²⁶ Essa mudança se resume pela redução abrupta do contingente de mão-de-obra industrial em decorrência da mecanização, da mudança para outras cidades, cujos fatores de produção sejam mais atrativos, e da especialização produtiva; já o setor terciário sofre hipertrofia em função principalmente do desenvolvimento dos serviços numa tentativa de substituir os empregos dispensados na indústria.

(distribuição ordenada das áreas habitacionais, da indústria, dos serviços) as invasões destas áreas por uma população que desconhece limites de planejamento, bem como, inclusive, por outros capitais que tendem a aproveitar as circunstâncias favoráveis para sua expansão como, por exemplo, o capital imobiliário. (RODRIGUES, 1983. p. 133).

Talvez uma ressalva válida para a comparação das modificações em solo urbano dos últimos trinta anos no Brasil seja aquela que se refere à remodelação do papel do Estado no planejamento urbano. A posição deste último como equalizador de interesses permanece válida, sendo que junto à descentralização do poder estatal em relação aquele poder que se concentrava sobre o governo central do período da ditadura militar, gradualmente se estabeleceram aspectos liberalizantes, o que permitiu uma maior interligação entre o poder local do Estado e os grandes agentes do capital, principalmente o financeiro.

Com a consolidação crescente da globalização e as reformas de caráter neoliberal, intensificadas a partir dos anos 1990, as barreiras nacionais que limitavam a interligação mencionada foram caindo. Harvey (2005), citando a mudança na qualidade da gestão urbana para as grandes cidades do mundo capitalista nas últimas décadas, destaca que “os benefícios são obtidos pelas cidades que adotam uma postura empreendedorista em relação ao desenvolvimento econômico” (HARVEY, 2005, p. 167). Este empreendedorismo, cuja definição possui variantes já que a urbanização possui suas especificidades ao redor do mundo, pode ser delineado por três linhas gerais:

- a formação de parcerias público-privadas, unindo o já citado poder governamental local e investidores privados estrangeiros;
- o investimento direto de capital financeiro em áreas urbanas que apresentam grande potencial de retorno de lucros, levando os riscos ao mínimo para o capital investido;
- as intervenções urbanas inscritas nesses processos têm um alcance espacial diminuto, além de apresentarem poucos efeitos sobre a região e território, ainda que virtualmente os projetos declarem um alcance geralmente maior do que o que de fato atingem. (HARVEY, 2005, p.

167).

Assim, possuindo o Estado, na atualidade, um pendor objetivo para o favorecimento do grande capital, sua posição apresenta-se contraditória tanto quanto o próprio planejamento urbano sob o capitalismo atual baseado no capital financeiro. Com isso perde-se o sentido daquela dimensão urbana de incremento dos meios de consumo coletivo, cujo financiamento e implementação são tarefas delegadas ao Estado, uma vez que o grande capital encontra dificuldades para se reproduzir em um processo como esse.

Ocorre que objetivamente o desenvolvimento urbano em uma determinada medida está atrelado a um certo nível de desenvolvimento social²⁷, sem o qual é impossível o desenvolvimento das forças produtivas, mesmo sob o capitalismo. Trata-se de um fato, contudo, que esse desenvolvimento urbano sob o capitalismo é seletivo e implica que a vida na cidade não necessariamente dá direito igual de acesso aos meios de consumo que são proporcionados para diferentes classes sociais dentro de uma estrutura intraurbana e entre cidades em uma estrutura urbana regional; eis aqui a contradição fundamental.

Nesse sentido, qualquer que seja a forma aplicada para o desenvolvimento urbano, seu objetivo deveria ser o da garantia de uma universalização ao direito à cidade, na medida em que este amplia a socialização das forças produtivas materiais e humanas. Ocorre que na prática o choque se revela no fato desta nobre meta estar subordinada a um desenvolvimento econômico cuja razão única é promover a valorização do capital. Assim que “a socialização estatal da reprodução da força de trabalho, bem como a reprodução dos meios de comunicação e de aglomeração espacial conservará, pois, todas as taras da relação social capitalista” (LOJKINE, 1981, p. 171). Soma-se a esta prerrogativa lógica do capital, de “dragar” recursos com o objetivo de maximização crescente das taxas de mais-

²⁷ As definições atuais de desenvolvimento social possuem uma grande controvérsia, pois os conceitos mais difundidos essencialmente o descrevem como uma inserção melhorada à sociedade de consumo. A difusão de um padrão de consumo dos EUA, na prática, se mostra como uma meta inatingível, sobretudo do ponto de vista ambiental. Igualmente indicadores sociais fundamentados exclusivamente em variáveis de renda não permitem se quer que tenhamos um paradigma confiável em termos de melhorias concretas na qualidade de vida. Este tipo de desenvolvimento liga-se muito à ideia de progresso para a qual o termo é igualmente questionável quanto aos efeitos na melhoria sensível da vida de milhares de pessoas (DUPAS, 2007).

valia, um grande fracionamento, no contexto presente do desenvolvimento do modo de produção capitalista, entre os agentes do capital. A assunção de uma fração monopolista destacada de inúmeros outros pequenos empreendedores capitalistas desagregados, induz a um direcionamento das ações do Estado, aí incluída a política urbana promovida pelo mesmo. As lutas de classe sob esta conjuntura se tornam mais acirradas, pois “longe de unificar o aparelho de Estado, a subordinação de sua política à fração monopolista do capital vai, pelo contrário, agravar as fissuras, as contradições entre segmentos estatais, suportes de funções sociais contraditórias” (LOJKINE, 1981, p. 171).

Este arranjo social mais estratificado, mais complexo do ponto de vista das classes sociais, possui relações determinadas com a dinâmica interna das cidades. Se novas formas produtivas são desenvolvidas no território, espaços de consumo atrelados a essas formas também devem ser igualmente conformados. Em se tratando do caso da urbanização latino-americana recente, em especial do caso brasileiro, a homogeneização desses espaços de consumo adequados a diferentes classes sociais é uma realidade.

A avaliação dessa homogeneização espacial dentro das cidades brasileiras representa uma tarefa a ser melhor definida através de uma metodologia cujos resultados forneçam dados mais específicos em relação a uma teoria junto ao fato urbano nacional. Índices como o de déficit habitacional não respondem a aspectos estruturais de localização deste fenômeno em nossas metrópoles, menos ainda em relação ao caso latino-americano. Esta situação limita tentativas consistentes de resolução dessa problemática endêmica a qualquer grande centro urbano dos países do Cone Sul. Enquanto isso ocorre, as formas descritas pelos processos de urbanização do século XXI gradativamente vão se manifestando em nossas cidades. Seus produtos espaciais não chegam a gerar novos redutos expressivos de segregação em nossas áreas metropolitanas, mas efetivamente ratificam a seletividade já existente. Resulta então que em termos de diferenças quanto às transformações espaciais derivadas de reestruturações produtivas:

[...] os contrastes sociais, econômicos e de poder político característico das metrópoles latino americanas produzem uma estrutura espacial intraurbana muito mais exacerbada e, por isso,

mais fáceis de serem captadas do que na metrópole desenvolvida (VILLAÇA, 2001, p. 48).

Identificamos, portanto, que os processos de urbanização hoje em curso em escala planetária são apenas uma expressão atualizada da intervenção do Estado capitalista na sua tentativa de atenuar os efeitos negativos do modo de produção dominante. A resposta das intervenções estatais na cidade, na sua tentativa de combater os efeitos danosos do sistema como o desemprego, viabiliza ainda mais o mercado e o capital. Aqui devemos fazer uma ressalva, pois não nos referimos aos capitalistas como um grupo homogêneo. As intervenções estatais sobre a cidade consideram estas diferenças de extratos sociais na sua relação com o capital, uma vez que o planejamento urbano trás marcadas clivagens de classe.

Analisemos a questão dos distintos segmentos do capital e sua relação com a política urbana. Os planos e medidas estatais que dizem respeito à cidade refletem as contradições de classe, sobretudo, as lutas entre o capital monopolista e capitais não monopolistas (LOJKINE, 1981, p. 172). Em relação ao grande capital, percebe-se que, em seu benefício, financiamentos públicos vultosos são mobilizados para a execução de operações urbanas, revitalizações zonais e afins. Tais ações são legitimadas ao nível da superestrutura através de um eficiente aparelho ideológico que inclui a grande mídia.

Os projetos urbanos associados aos interesses dos grupos monopolistas por vezes acabam tendo respaldo e defesa na mídia através dos grandes veículos de imprensa, uma vez que eles são também empresas privadas que por sua vez obtêm significativos recursos fazendo propaganda dos empreendedores, principalmente aqueles com atuação na construção civil e/ou na promoção imobiliária. É através de mecanismos desse tipo que projetos urbanos com valor social questionável obtêm com certa facilidade o aval da maioria da população que deles pouco se beneficiarão. Além da grande imprensa, segmentos importantes do Estado como os governos locais se consorciam a esta coalizão monopolista. O interesse estatal, principalmente entre os membros eletivos do poder executivo nos três níveis, é viabilizar na cidade os projetos do grande capital, o se justifica por uma série de razões, a

principal delas refere-se à manutenção do poder político cujos meios nos levam em suma ao financiamento privado dos partidos.

Já a ação do Estado em relação ao pequeno capital apresenta-se bastante fracionada por uma variedade de ações de diferentes agentes públicos. A essência das ações das diferentes instâncias do poder público junto às menores frações do capital revela tanto a necessidade de reparar os efeitos sociais danosos oriundos dos processos urbanos em favor da reprodução do modo de produção, como também evidenciam a integração desses segmentos menores do capital a circuitos produtivos definidos maior escala de alcance estacial. Assim, a atuação do Estado junto a esses segmentos pode se manifestar na prática com o desenvolvimento de câmaras de comércio locais e órgãos públicos de apoio a pequenos empresários. Também pode se dar com a criação de linhas de crédito em bancos públicos, entre outras medidas que tentarão criar uma unidade em relação à política urbana promovida por diferentes instituições do Estado.

Consideramos, contudo, esta unidade da política urbana desenvolvida pelo Estado. Se por um lado ela estimula, ainda que de forma limitada por vezes, a economia real gerando empregos e renda, por outro lado mantém a desigualdade em solo urbano, já que objetiva perpetuar as relações sociais capitalistas. Um exemplo claro disso refere-se ao processo de terceirização. Nele pequenas unidades produtivas, autônomas, fornecem serviços agregados à cadeia produtiva de um bem cujo processo de produção é promovido pelo grande capital. Enquanto os agentes do grande capital recebem de governos estaduais estímulos fiscais para instalar unidades de montagem sobre uma planta industrial, os produtores menores associados podem receber estímulos públicos com a contratação de aprendizes ou com o desenvolvimento de tecnologias aliadas à qualificação ambiental. Exemplos como este revelam que o benefício maior, resultante da atuação dos representantes do Estado, se concentra entre os grandes capitalistas. Aqui percebemos um nítido direcionamento entre as ações conjugadas nas políticas estatais, que incluem o espaço urbano e que definem o papel de diferentes classes sociais em relação a um processo geral de reprodução do capital.

Como se processam essas intervenções sobre dadas áreas do espaço intraurbano representa necessariamente uma questão que se vincula à

situação das contrapartes dessas áreas melhoradas sobre o tecido socioespacial, ou seja, o que acontece com as áreas não atingidas por essas intervenções ligadas ao grande capital. Dentro da estrutura intraurbana generalizadamente costumam ser as áreas que incluem os velhos centros ou áreas próximas a estes que apresentam significativas áreas voltadas para a execução de revitalizações ou grandes obras de caráter urbanístico arrojado. Tais processos definem, em última análise, o reforço de uma seletividade espacial que dotará as áreas mais aptas ao consumo de melhores infraestruturas urbanas, com maior acessibilidade e densidade de redes de comunicação e serviços.

Às áreas menos qualificadas do ponto de vista das trocas capitalistas, geralmente, embora não exclusivamente, situadas em áreas periféricas das metrópoles, resta-lhes a radicalização dos problemas urbanos como o desenvolvimento de atividades ilícitas como o tráfico de drogas, a profusão de uma criminalidade violenta, a ampliação da degradação ambiental em função de uma ocupação desordenada do espaço, além de uma marcante dificuldade para mobilizar movimentos sociais efetivos em termos de representatividade e reivindicações junto à população dessas áreas segregadas. Esse quadro evidencia a chamada “fragmentação do tecido socioespacial”, expressão que identifica o corolário desses diversos problemas dentro das grandes metrópoles brasileiras (SOUZA, 2000, p. 180).

Podemos concluir que a reestruturação produtiva que definiu a grande cidade europeia, a exemplo de Paris, e com ela a própria idéia de urbanismo e planejamento, na atualidade tem buscado flexibilizar e adaptar instrumentos úteis à construção do espaço urbano, a partir de reformas pontuais sobre grandes cidades. Esse processo se dá por meio do consórcio do poder público, geralmente local, com grandes agentes privados. O financiamento público em benefício desses grandes agentes privados expressa, igualmente, outra forma de coalizão entre público e privado junto à cidade, em um processo contra o qual pouco se pode reverter na medida em que mobiliza, ainda que de forma precária, renda e trabalho em um contexto de crise.

CAPÍTULO III: Interpretando recortes urbanos de Porto Alegre e suas modificações

O estudo aqui desenvolvido aplica-se sobre uma parte específica de Porto Alegre, a capital do Rio Grande do Sul. Para que possamos compreender adequadamente os processos implicados sobre as transformações na área que se objetiva estudar na cidade, precisamos localizar e compreender esses processos em seu contexto histórico e geográfico, bem como a partir dos instrumentos conceituais levantados nos capítulos anteriores. Particularmente, quanto à questão que levantaremos aqui relativa ao processo de qualificação urbanística de uma parte específica da orla desta cidade, é necessário relacionar os projetos locais a experiências similares em outras cidades, levantando possíveis paralelos nos processos envolvidos. Antes disso, faz-se necessário analisarmos a evolução da cidade de Porto Alegre tanto da perspectiva intraurbana como no contexto regional para podermos compreender as especificidades da renovação de orla proposta. Aspectos econômicos envolvidos nessa contextualização serão privilegiados. Por fim, a explicitação do recorte espacial proposto, sua justificativa abordada junto da problemática envolvida quanto à promoção de novas espacialidades na cidade, encerram o presente capítulo.

3.1. Breve histórico sobre a evolução urbana de Porto Alegre e seu antigo centro

Em termos práticos, nosso objetivo na seção inicial deste capítulo é identificar e caracterizar a área central da cidade, já que o recorte levantado na pesquisa, como veremos, está muito relacionado à área central, núcleo formador da cidade. Para tanto é preciso fazer uma breve análise sobre a evolução da cidade como um todo, analisando seus projetos de urbanização com alcance espacial mais significativos, bem como os processos de segregação socioterritorial aí envolvidos.

Urbanisticamente, do desenvolvimento espontâneo do Porto dos Casais açorianos no século XVIII ao Plano de Melhoramentos que efetivamente

buscou consolidar a modernização do estado, materializando um centro administrativo nesse processo, há direcionamentos definidos quanto aos projetos urbanísticos, tanto os imaginados como os consolidados, para o que é hoje o centro da capital gaúcha. Ao analisar a evolução urbana da cidade de Porto Alegre, Souza (2007) destaca uma periodização que inclui cinco períodos que apresentam as seguintes características:

- Primeiro período (1680 a 1772): etapa de ocupação territorial em que o Rio Grande do Sul é incorporado à colônia portuguesa e começam a surgir os primeiros povoados litorâneos. Inclui a chegada dos casais açorianos ao Porto de Viamão que passa a ser chamado então de Porto dos Casais;
- Segundo período (1772 a 1820): desenvolvimento agrícola, com a produção de trigo e com conseqüente desenvolvimento urbano;
- Terceiro período (1820 a 1890): período de crise, de estagnação econômica decorrente da Guerra dos Farrapos. Há quebra da produção agrícola ainda que tenha ocorrido também um objetivo desenvolvimento portuário. A imigração europeia foi um elemento importante para auxiliar no desenvolvimento local e regional;
- Quarto período (1890 a 1945): conforma-se na cidade um mercado consumidor, substituem-se os produtos importados, o que desenvolve a indústria. Com a República, sobressai-se a burguesia urbana como grupo social mais influente, daí se estabelecerem melhorias significativas no espaço da cidade;
- Quinto período (1945 até o presente): período de metropolização com o êxodo rural que significa um incremento populacional significativo. O desenvolvimento industrial se desloca para a periferia da capital.

As reformas modernizadoras mais marcantes são aquelas compreendidas a partir da República. Dois fatores impulsionam o desenvolvimento urbano a partir de então. Com o fim da Guerra dos Farrapos (1835 a 1845), há um incremento dos equipamentos urbanos para fora das muralhas que encerram o núcleo original da cidade (Figura 2). O segundo fator é determinado pela chegada dos imigrantes, sobretudo alemães, que se situam ao norte da capital, nos atuais municípios de São Leopoldo e Novo Hamburgo,

região do Vale do Rio dos Sinos. Com os imigrantes, a economia da região passa a ser mobilizada e os elementos necessários para o surgimento da indústria se consolidam. Nesse período a capital apresenta um contingente populacional de mais de 50.000 habitantes que se comunica com os aglomerados ao norte (Novo Hamburgo) através de uma estrada de ferro (SOUZA, 2007, p. 68-70).

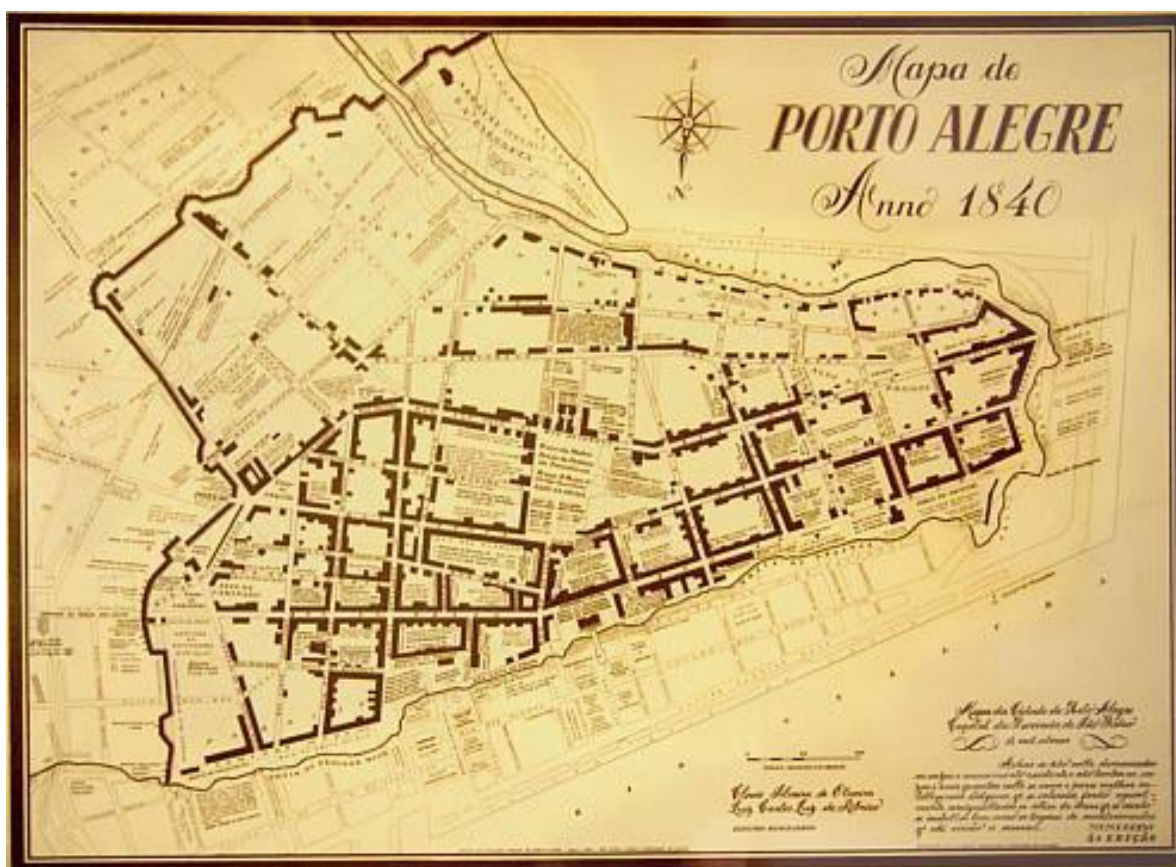


Figura 2: Mapa Histórico de Porto Alegre (1840). Observa-se a península do centro da cidade encerrada por muralhas construídas em 1778 quando a cidade possuía uma marcada função militar. (Fonte: FIALHO, 2007)

Nesse momento, tanto sanitariamente como simbolicamente, o objetivo dos administradores locais era “eliminar os becos” representativos da insalubridade e da cidade do período imperial. Nesse sentido, fora encaminhada a renovação do velho centro da cidade por influência do intendente José Montauray que em 1914 aprovava o Plano Geral de

Melhoramentos. O plano para a capital gaúcha, coordenado pelo conselheiro João Moreira Maciel, como era característico dos planos urbanísticos de inspiração europeia, visava “embelezar a cidade e, ao mesmo tempo, promover a velha estrutura urbana, ampliando vias, eliminando os becos, saneando os bairros” (ALMEIDA e PONTUAL, 2010, p.72).

No período que envolve a primeira metade do século XX se desenvolvem os maiores aterros sobre a orla, sendo que os mesmos já haviam se iniciado no século XIX. A ampliação dos aterros se dera pelo o incremento das funções portuárias que se iniciam com a exportação de trigo e, posteriormente, a partir da chegada dos imigrantes, inclui os bens produzidos pelos colonos tais como couros, fumo e banha. Os projetos urbanos que passam a ser constituídos então incluíam todo um redesenho da orla do Guaíba, aí incluídos os aterros. Esses projetos eram determinados tanto pela necessidade de solo junto ao núcleo original do centro, assim como, após a enchente de 1941, pela contenção das cheias através construção de diques junto desses aterros.

A importância dos planos urbanos de maior alcance para a área central da cidade seguiu até os anos 1950, com destaque para as intervenções propostas durante a administração do intendente Otávio Rocha (1924-1928), que transformou a cidade em um verdadeiro canteiro de obras. Além de grandes eixos associados à orla, como a Avenida Mauá e a Borges de Medeiros, também foram criadas novas instâncias administrativas, como as diretorias de obras públicas e de higiene (ALMEIDA e PONTUAL, 2010, p.72). Com o Estado Novo (1937), José Loureiro da Silva é nomeado prefeito e com ele se dá outro surto de transformação sobre a área central da cidade. É encaminhado um plano de longo prazo desenvolvido pelo urbanista Arnaldo Gladosh. O plano de 1938 tem foco na questão viária, pois objetivava desafogar a área central para a periferia e demais municípios da região metropolitana (ALMEIDA e PONTUAL, 2010). Destacaram-se no contexto urbanístico de Porto Alegre as figuras dos engenheiros Luiz Arthur Ubatuba de Farias e Edvaldo Pereira Paiva que laçam as bases daquilo que chamam “princípios de urbanismo moderno”.

Socialmente os planos voltados à modernização da primeira metade do século XX foram marcados pela significativa segregação e definiram um

processo que objetivava homogeneizar, sob ângulo social, a velha área central da cidade. Houver várias formas de encaminhar este objetivo, a principal delas se dava pela taxaço do solo onde “aumentavam-se os impostos para os cortiços localizados na zona central e eram diminuídos para as tipologias de mais de cinco pavimentos” (ALMEIDA e PONTUAL, 2010, p. 73). O fato era que “o aburguesamento da cidade e a consolidaço de uma nova ordem trazia em seu bojo exigências, valores e critérios. Impõe-se uma definiço do solo urbano e de ocupaço pelos indivíduos” (PESAVENTO, 1996, p. 38). Esta verdadeira “limpeza social”, na qual a prostituiço foi considerada um problema de saúde pública, não conseguiu, desde o início do século XX, eliminar as formas originais da cidade que remetiam à pequena vila que se desenvolveu às margens do Guaíba.

Com o fim da era Vargas percebe-se certa estagnaço do ponto de vista urbanístico em função de uma forte instabilidade política: “Em oito anos, nove prefeitos nomeados passam pelo governo do estado até a eleiço de Ildo Meneghetti em 1952” (ALMEIDA e PONTUAL, 2010, p. 87). O período “áureo” da urbanizaço porto-alegrense passara e sua viabilidade fora determinada então, pois, no início do período republicano, o estado do Rio Grande do Sul e a capital:

[...] apresentavam uma ordem política e social determinada não mais pela oligarquia pecuarista tradicional, que dominava o segundo império, mas por uma elite intelectual de formação positivista, que buscava, nas ideias de Auguste Conte, impor um regime forte e regional, dentro de uma moral inflexível, antiparlamentar, com ênfase no executivo (SOUZA e FREITAS, 2010, p.26).

Assim, até o fim da primeira metade do século XX a urbanizaço de Porto Alegre baseou-se na densificaço de:

[...] determinadas áreas ou zonas, preferencialmente onde ocorria a aplicaço de recursos financeiros públicos para a geraço de infraestruturas, abertura de avenidas e extensão de áreas centrais conquistadas pelos sucessivos aterros (MENDONÇA e ALMEIDA, 2010, p.102).

Essa densificação do centro da cidade tinha como característica morfológica uma intensa verticalização, edificada com o capital financeiro e comercial o qual dará vazão à ampliação do setor terciário com a construção de edifícios, os quais a partir da década de 1940 ultrapassam os 12 pavimentos (MENDONÇA e ALMEIDA, 2010, p. 103).

Em meados da segunda metade do século XX há a saturação construtiva do velho centro da cidade e assim criam-se instrumentos para conter a densificação da área. Pode-se concluir que este último processo urbanístico do centro da cidade resultou em diminuição sensível da qualidade ambiental e urbana, além de resultar em objetiva segregação social. Como balanço da urbanização porto-alegrense do último século no centro da cidade, também podemos considerar que:

Importa, ainda, chamar a atenção para os procedimentos normativos que, ao mesmo tempo em que acompanharam os interesses imobiliários, permitiram, por outro lado, também [...] o aprimoramento técnico-administrativo de controle urbanístico por parte do município (MENDONÇA e ALMEIDA, 2010, p. 121).

Especificamente os aspectos que definiram a urbanização da capital gaúcha, aí incluída a densificação de sua área central a partir da segunda metade do século XX, ligam-se à questão da metropolização. Sua institucionalização plena veio a ocorrer somente em 1973, através da Lei Complementar N^o 14. Entretanto, o fenômeno metropolitano, enquanto fato, passou a ser notado no Brasil no pós-guerra como resultado das transformações iniciadas nos anos 1930 (ALONSO, 2009a, p. 373). Ocorre que a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) foi uma das primeiras aglomerações a serem institucionalizadas no país juntamente com São Paulo, Salvador e Belo Horizonte. O fenômeno concreto da metropolização por outro lado:

[...] ocorreu com algum retardo em relação as metrópoles do centro do país (Rio de Janeiro e São Paulo), tendo sido notado mais amplamente apenas ao longo da década de 1960, quando Porto Alegre ultrapassou a casa dos 600.000 habitantes. Esse fato,

combinado com os primeiros sinais de conurbação, foi um dos elementos básicos constitutivos da formação metropolitana do Estado. (ALONSO, 2009a, p. 374).

A questão do crescimento populacional era um elemento de destaque em Porto Alegre (Tabela 1), bem como nos demais municípios da RMPA. Tal fenômeno tinha como causa a atração econômica que a aglomeração exercia sobre migrantes de outras áreas do estado, sobretudo pelo incremento nos setores secundário e terciário. Os efeitos desse aumento populacional também se refletiam no aumento da área urbana.

Tabela 1: População urbana, total e grau de urbanização da RMPA (1940-1970)

Anos	População urbana	População total	Grau de urbanização (%)
1940	320.266	422.589	75,79
1950	488.319	610.628	79,97
1960	890.271	1.036.493	85,89
1970	1.408.414	1.531.255	91,98

Fonte: Fundação de Economia e Estatística/RS apud MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008.

Dentro desse processo de metropolização “a cidade de Porto Alegre teve grande preponderância sobre os demais municípios, seja nos ramos comerciais, seja na infraestrutura administrativa e financeira” (SOUZA, 2007, p. 102). Esta característica qualificava o centro de metrópole como polo do setor de serviços, com destaque também para as áreas da saúde, lazer, bem como educação e pesquisa. A aglomeração de equipamentos de consumo coletivo como hospitais e centros de ensino mais avançados, sem dúvida, era fator condicionante que também influía na atração populacional. Contudo, essa atratividade tinha como desdobramento negativo a insuficiência da infraestrutura urbana em relação ao incremento populacional observado. Os maiores problemas concentravam-se no desequilíbrio entre a questão das moradias e o saneamento, quando na década de 1960 a construção residencial chegava a atingir 70% de toda área urbana e a rede de esgoto cloacal limitava-se praticamente ao centro da cidade (SOUZA, 2007, p. 102).

Os problemas derivados do crescimento populacional desordenado

exerceram influência sobre o ordenamento urbano na cidade de Porto Alegre. Nesse sentido foi criada a Lei Municipal Nº 1233 de 1954 que visava disciplinar os loteamentos na cidade, obrigando o loteador a cumprir com uma série de exigências junto ao poder público²⁸. Tais obrigações levaram a uma rápida expansão dos loteamentos em municípios do entorno da capital como Viamão, Canoas e Gravataí, os quais não apresentavam nenhuma exigência aos empreendedores imobiliários, o que redundava em menos custos para as famílias de migrantes e para as empresas incorporadoras (ALONSO, 2009a; FURTADO, 2003).

Em Porto Alegre, especificamente a questão habitacional, evidencia-se sobre o Plano Diretor de 1959. Influenciados pelas ideias de Le Corbusier e da Carta de Atenas em que foram definidas as quatro funções urbanas (habitar, circular, trabalhar e recrear-se), o urbanista Edvaldo Pereira Paiva, junto do arquiteto Demétrio Ribeiro, desenvolvem o anteprojeto do Plano Diretor que previa o zoneamento do uso do solo. A área abrangida pelo plano, contudo, não era muito maior do que o centro da cidade, a qual se restringia a área urbana na época. Apenas no início dos anos 1970 toda a área urbana de Porto Alegre passa a ser disciplinada em termos de uma legislação de uso, alturas, aproveitamento e de áreas verdes. Nos anos 1970, o “gigantismo” urbano intensificou-se a ponto de ser priorizada a operacionalização das propostas mais amplas de ordenamento espacial da cidade de Porto Alegre e seu entorno, daí a institucionalização da RMPA em 1973²⁹.

O reconhecimento institucional da RMPA implicava o desenvolvimento de estratégias econômicas, sobretudo quanto ao setor industrial, então em expansão. O governo militar planejou desenvolver as áreas metropolitanas adequando-as ao projeto de desenvolvimento da indústria nacional, baseado principalmente na instalação de polos petroquímicos que sustentariam essa industrialização. Em termos práticos, a organização das regiões metropolitanas “implicava criar um ordenamento jurídico e administrativo para tratar de problemas que não existiam antes, problemas que não podiam ser resolvidos pelos municípios individualmente, isto é, de ordem supramunicipal, de interesse

²⁸ Entre estas obrigações estavam a doação ao município de parte dos lotes reservados as ruas e logradouros públicos.

²⁹ O Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM) foi produzido em 1971.

comum” (ALONSO, 2009a, p. 390). Núcleos técnicos foram desenvolvidos então para tratar dos problemas metropolitanos através de uma grande articulação governamental. Entre esses grupos estavam o Conselho Metropolitano de Municípios (CMM) e o Grupo Executivo da Região Metropolitana de Porto Alegre (GERM). A cooperação técnica gerou inclusive a participação de especialistas em planejamento regional vindos da República Federal da Alemanha. Todo este esforço político por parte do Estado, algo inédito na realidade brasileira, colocava a questão urbana como objeto central das políticas de desenvolvimento nacional. O dispositivo de desenvolvimento metropolitano criou “autoridades” com voz e poderes nesta escala territorial. No entanto, com o passar dos anos, observou-se o “desmonte dessas estruturas, que ainda eram incipientes, enquanto os problemas não pararam de crescer, tornando-se mais complexos” (ALONSO, 2009a, p. 392).

Nos últimos trinta anos, a questão metropolitana e principalmente dos seus centros³⁰ não teve a atenção necessária das autoridades frente aos problemas comuns dessas áreas, a saber, existência de um grande déficit habitacional e dos bolsões de sub-habitações, além de problemas quanto ao acesso às redes de saneamento básico e à mobilidade urbana. Assim, as áreas metropolitanas brasileiras entraram no século XXI marcadas como *lócus* de uma brutal desigualdade social. É necessário observar, contudo, que a situação das grandes cidades do país se mostrava como um reflexo tanto da sociedade brasileira, historicamente reconhecida por uma ampla disparidade de renda, como do desempenho limitado da economia nacional no contexto dos anos 1980, quando do fim do período militar, e dos anos 1990, marco da intensificação da mundialização capitalista de caráter neoliberal.

Em Porto Alegre, a situação deste centro metropolitano é similar aos demais centros metropolitanos brasileiros. Na RMPA, os eixos de crescimento tanto populacional como produtivos apresentam ritmos diferenciados do município central da região metropolitana em relação aos demais municípios

³⁰ Aqui consideramos apenas as maiores aglomerações, o processo de metropolização é uma realidade no país que transcendeu as nove RMs institucionalizadas no período militar. Em 2003, o Brasil registrava 26 unidades metropolitanas oficialmente institucionalizadas (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008).

incluídos na mesma³¹ (Tabela 2).

Tabela 2: Participação da População Total da RMPA na População Total do Rio Grande do Sul (RS) e Participação da População Total de Porto Alegre na População Total da RMPA – 1995, 2000, 2004 e 2010 (%)

Ano	Pop. Total RMPA/RS	Pop. Total POA/RMPA
1995	35,56	37,84
2000	36,5	36,59
2004	37,38	35,3
2010	37,20	35,4

Fonte: Fundação de Economia e Estatística/RS.

A Tabela 2 evidencia a perda relativa de população de Porto Alegre em relação à população total da região metropolitana, sobretudo entre 1995 e 2004. Enquanto isso, a participação relativa da população de toda a RMPA aumentou em relação à população absoluta do estado do Rio Grande do Sul. Este fenômeno fora observado por Milton Santos (2008) em sua análise da urbanização brasileira, quando este identificou um processo de desmetropolização ainda que sem perda da importância da metrópole. De fato o que se observa é um aumento da participação dos outros municípios dentro da RMPA no volume populacional.

Do ponto de vista econômico, há destaque para a perda da importância relativa da economia do município de Porto Alegre no contexto metropolitano (Tabela 3), queda que acompanha a variação da participação total da RMPA em relação ao PIB do estado do Rio Grande do Sul no período de 1999 a 2002, quando houve uma queda de 0,26% dessa participação. É no setor manufatureiro em que se observa a maior perda da economia porto-alegrense no total do PIB da RMPA, o que evidencia um processo comum nas cidades que se modernizam em economias capitalistas (ALONSO e BANDEIRA, 1988), ainda que a indústria da construção civil contribua com uma tendência à reversão nessa perda (SOARES, 2010).

³¹ A Região Metropolitana de Porto Alegre conta desde 2010 com 31 municípios conurbados a Porto Alegre. Na institucionalização da RMPA eram 13 municípios conurbanos ao município-centro.

Tabela 3: Participação do PIB Setorial e Total de Porto Alegre no PIB Setorial e Total da Região Metropolitana de Porto Alegre – 1999- 2008 (%)

Ano	Setor primário	Setor secundário	Setor terciário	Total
1999	4,19	20,76	51,69	34,7
2000	3,67	18,96	50,11	32,17
2001	4,14	18,14	49,52	31,13
2002	4,18	16,89	50,49	30,09
2008	0,06	13,41	86,54	32,92

Fonte: Fundação de Economia e Estatística/RS apud MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2008.

3.2. O nexu entre macroeconomia e as transformações recentes no espaço porto-alegrense

Estive por uma semana em Nova Iorque a fim de oxigenar as ideias e ver o que há de novo, mas não vi nada novo. A arquitetura segue sendo a grande atração da cidade. Os prédios estão cada dia mais exuberantes, ainda que nenhum me pareça tão arrebatador quanto o Chrysler Building, construído em 1930. A vida cultural nova-iorquina é febril, mas a emoção causada pela mostra de Matisse, no MOMA, não foi superior à emoção que tive ao ver a exposição sobre Portinari no MARGS mês passado. E onde mesmo estão se apresentando por estes dias Baryshnikov, Paul McCartney, Gotan Project, Fito Paez, Green Day e Norah Jones? Sem falar que o Prêmio Nobel de Literatura estará amanhã ali na Reitoria da UFRGS.

Martha Medeiros, Zero Hora, 13/10/2010.

No contexto da economia nacional de um país periférico que se globaliza, é válido tornar objetiva qual a importância e a função principal que cumprem as metrópoles nacionais, aqui incluída Porto Alegre. Essa importância pode ser definida em termos do papel real desempenhado pelas cidades nos circuitos econômicos viabilizados hoje, mas também podemos analisar que efeitos os novos desenhos urbanos têm promovido na constituição de uma nova estrutura econômica regional e nacional. Para analisar as características funcionais intraurbanas na sua relação com os fenômenos macroeconômicos, sociais e culturais é válido destacar a atuação do Estado na sua

permeabilidade para com os interesses econômicos dos grandes grupos privados nacionais e estrangeiros³².

Iniciemos nossa discussão pela questão do planejamento urbano. Nos períodos relativos à intensa urbanização do centro de Porto Alegre, uma série de projetos elaborados não vieram a ser concretizados em função dos planos regionais de desenvolvimento, que incluíam a capital, terem sido desenvolvidos de maneira parcial. Isso só reforça a questão da grande permeabilidade entre as decisões administrativas e econômicas que ligam diferentes agentes, públicos e privados, em diferentes escalas territoriais. Podemos ampliar nossa área de abrangência. Há um discurso recorrente de que hoje haveria grandes expectativas em torno da capital e do estado do Rio Grande do Sul em função da sua posição estratégica com relação aos países do MERCOSUL, efetivamente a Argentina e o Uruguai. A estrutura produtiva do Estado e da Região Metropolitana de Porto Alegre, no entanto, não tende a mudar significativamente. Efetivamente, em termos de possibilidades de transformações, quanto às funções desempenhadas pela capital, verifica-se que essa deverá sofrer acréscimos constantes a sua função comercial e de prestação de serviços, estes últimos firmando-se como vocação propriamente dita da cidade. Logo no contexto porto-alegrense é clara a noção de que “a prestação de serviços terá de ser sempre ampliada em quantidade, qualidade e complexidade, para responder às crescentes necessidades da vida social e econômica” (SOUZA, 2007, p. 115).

Ao que parece, em termos de tendências quanto à atividade econômica, inclui-se certamente o desenvolvimento e a integração logística com melhorias no Porto Seco³³ e na interligação da carga rodoviária, ferroviária e hidroviária. Da mesma forma, os serviços de comunicação “terão de ser cada vez mais

³² Do ponto de vista teórico, esses aspectos foram abordados nos capítulos 1 e 2.

³³ O Porto Seco de Porto Alegre é uma área criada na zona norte da cidade durante a década de 1970 com o fim de abrigar as empresas de transporte da cidade. O projeto urbanístico do Porto Seco foi instituído em 1986 e alterado em 1994 pela Lei Complementar nº 324, que passou a determinar o regime urbanístico, as atividades e os limites do empreendimento. Nesta época o loteamento, que abrigaria as transportadoras de cargas fracionadas, teve seu traçado modificado. A partir de 1998, os proprietários do lotes também receberam permissão para desenvolver operações logísticas. Os lotes foram comercializados em licitações realizadas em 1986, 1988, 1991 e 1998. A última licitação aconteceu há dois anos, quando foram comercializados 12 terrenos (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 2011).

diversificados e mais eficientes para alimentar todas as atividades” (SOUZA, 2007, p. 115). Também a formação de pessoal qualificado para atuar nas indústrias da RMPA define uma centralidade que pode ser ainda mais reforçada na capital gaúcha.

A função portuária que se agregava à cidade no século passado hoje permanece parcialmente válida, mas com modificação das características em vista da construção do superporto de Rio Grande. O porto da capital também é prejudicado pela falta de calado e pelas dificuldades de navegação na Laguna dos Patos (SOUZA, 2007). Com isso parte do porto é alvo de modificações na sua função, objetivando aí o desenvolvimento de uma área turística na cidade, o que está incluído no programa de revitalização da orla do Guaíba em um nítido processo que visa integrar Porto Alegre em um circuito internacional de cidades a partir de mudanças espaciais ligadas a realização de megaeventos como a Copa do Mundo de Futebol da FIFA em 2014.

Observa-se, portanto, que houve uma diminuição na capacidade do setor público para criar e executar projetos urbanos de alcance como àqueles observados no início do século passado. Sabemos que, tanto por razões econômicas e políticas, o Estado por si só pouco tem intercedido junto ao tecido intraurbano, realizando, por outro lado, nessa escala, obras que objetivam estimular o empreendimento privado através de Parcerias Público-Privadas (PPP). A adoção de PPPs aliadas a uma grande descentralização da política urbana, sobretudo, após a Constituição Federal de 1988, tem gerado projetos pontuais, os quais, não raras vezes, se mostram urbanisticamente descontextualizados do conjunto que os cerca. O resultado disso implica mais fragmentação do ponto de vista de um padrão urbanístico.

No caso de Porto Alegre, como em outras metrópoles brasileiras, o centro da metrópole resulta de um somatório de fragmentos que remetem a vários períodos da história da cidade. O tecido urbano é composto de “retalhos” de períodos coloniais, tecidos modernos construídos a partir do desenvolvimento do capital financeiro no século XX, tecidos urbanos planejados pela administração pública, bem como subocupados ou irregularmente ocupados. Este amálgama de espaços determina certa dificuldade para com o encaminhamento de novos projetos, os quais devem considerar esta multifuncionalidade espacial, aliado ao desenvolvimento de

certa homogeneização estética do conjunto arquitetônico, o que nem sempre pode ser conseguido.

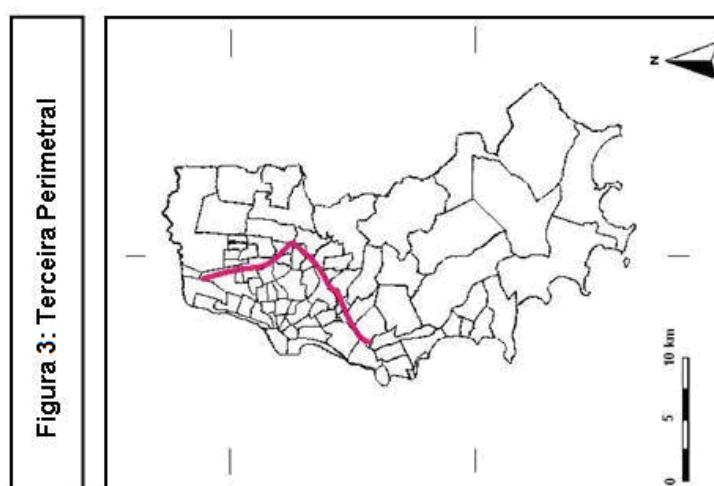
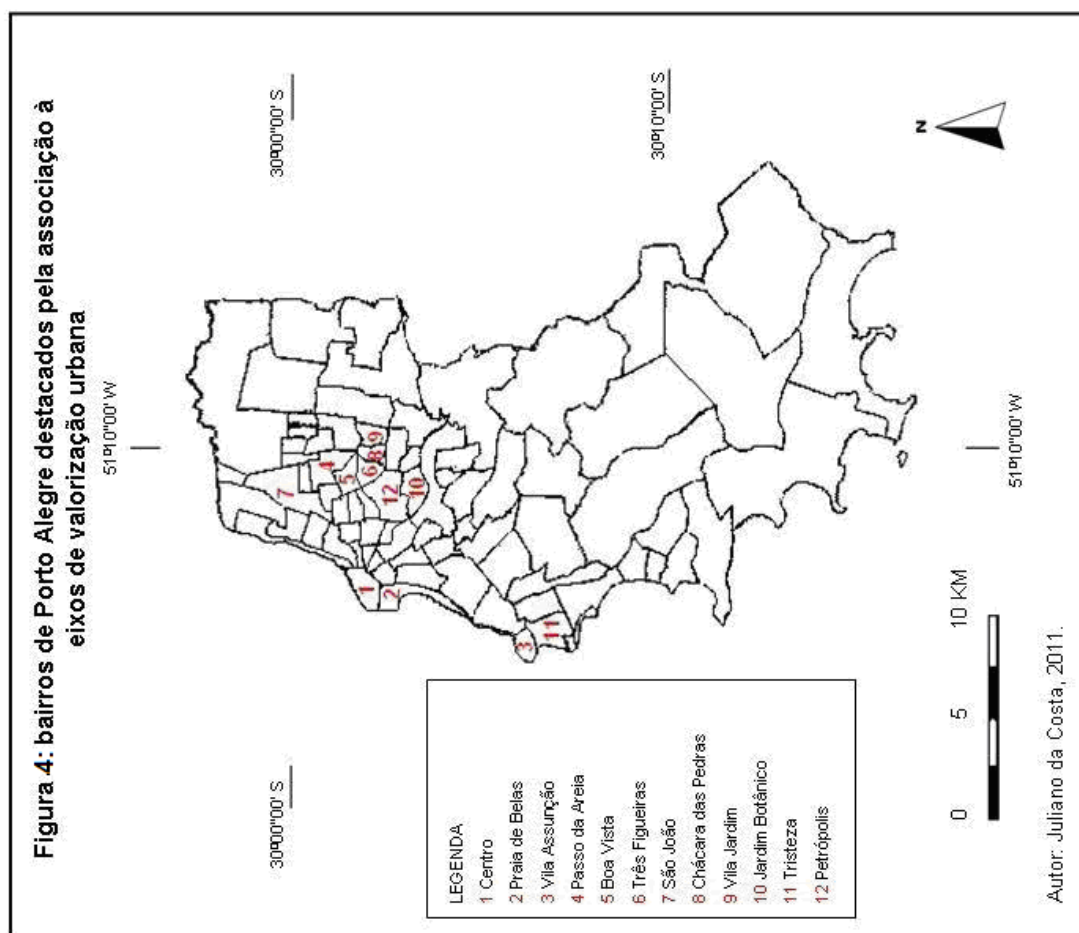
De fato, na capital gaúcha observa-se a tendência que enfatiza o desenvolvimento do terciário avançado e o conseqüente aprofundamento da função de comando da capital no âmbito do estado do Rio Grande do Sul. A agropecuária tem forte influência na economia gaúcha, essa que, por sua vez, possui relativa importância em termos de inserção internacional. O desenvolvimento produtivo das atividades agropecuárias tem se baseado cada vez mais no aprofundamento técnico-informacional que conforma um desenho eminentemente urbano, através de uma rede de cidades devidamente estruturadas para desenvolver os fluxos de bens e de informação. Esta configuração espacial, marca do capitalismo contemporâneo, exige que se aloque sobre a cidade uma complexidade crescente de atividades, cujo maior alcance se observa sobre as metrópoles globais. Daí observarmos um direcionamento da urbanização presente em relação a uma tentativa e internacionalização. A inserção de nossas metrópoles, na gama de metrópoles globais, é marcada, contudo, por características particulares devidas à modernização incompleta do país (SANTOS, 1994, p. 19).

Do ponto de vista interno à cidade, é possível constatar que há uma forte consonância entre áreas de desenvolvimento de serviços avançados e a consolidação de eixos de valorização imobiliária. Assim,

Na metrópole gaúcha, esse movimento de constituição de novas centralidades da valorização imobiliária orienta-se no sentido da solidificação de dois grandes eixos distinguíveis: um eixo centro-leste, cuja orientação é dada pelo traçado estabelecido, grosso modo, pelas radiais Protásio Alves, Nilo Peçanha e 24 de outubro; e um eixo centro-sul, que acompanha longitudinalmente a borda do lago Guaíba. (SANFELICI, 2009, p. 18).

O estudo de Sanfelici (2009) analisa o desenvolvimento do eixo centro-leste, onde a construção civil desenvolveu recentemente um processo de forte incorporação de áreas para o estabelecimento de salas comerciais junto aos bairros com valor de solo já bastante elevado. O elemento-chave ao desenvolvimento desses dois eixos de valorização foi a construção da Terceira

Perimetral (Figura 3)³⁴.



³⁴ A Terceira Perimetral é um eixo viário com 12,3 quilômetros de extensão, que interliga as zonas Sul e Norte de Porto Alegre e passa por 20 bairros da Capital gaúcha. Forma-se pela junção das avenidas Teresópolis, Aparício Borges, Salvador França, Tarso Dutra, Carlos Gomes, Dom Pedro II e binário Ceará/Pereira Franco-Souza Reis/ Edu Chaves (Cf. Figura 3).

Em relação ao eixo centro-leste que inclui bairros como o Passo d'areia e Jardim Botânico (ver Figura 4) que apresentaram uma elevada valorização do solo, observa-se que contribuíram para essa valorização não só a constituição da Terceira Perimetral, mas também a construção de mais um *shopping center* como o “Zaffari Bourbon Country” no bairro Chácara das Pedras, em um processo que imprimiu sobre esta porção da cidade uma ampliação na incorporação de áreas que perdura até o presente, embora já se perceba um limite de áreas disponíveis para esse fim. A valorização do solo tornou o metro quadrado nesta zona ainda mais caro, reforçando a dinâmica dos bairros nobres de Porto Alegre, tais como o bairro Três Figueiras e todos os bairros valorizados ainda mais pela conformação da Terceira Perimetral.

A construção de edifícios com salas comerciais, especialmente junto à Avenida Dom Pedro II, que forma parte da Terceira Perimetral, apresenta, contudo, certa saturação. Com a atividade econômica do estado apresentando melhoras, a escassez de salas comerciais se apresenta como um problema. A taxa de vacância imobiliária de Porto Alegre (que é de 3,8%) é a sexta mais baixa entre as sete capitais estudadas por uma empresa de consultoria imobiliária dos Estados Unidos, a menor disponibilidade situa-se em Brasília onde a taxa é de apenas 2,5%. Isso significa que a oferta de imóveis em Porto Alegre não está dando conta da demanda, o que se reflete no preço médio do metro quadrado útil na cidade que é de R\$ 51,5, sendo que em áreas valorizadas, como a de alguns bairros do eixo centro-leste, este valor pode atingir R\$ 60,00 (CIGANA, 2011).

Tabela 4: Taxa de vacância em Porto Alegre

Ano	Taxa (%)
2008	13,5
2009	5,2
2010	3,8

Fonte: CIGANA, 2011.

A tabela 4 pode ser complementada com mapas do censo imobiliário (Figura 5) que evidenciam o número existente de unidades construtivas em

oferta na cidade na variação 2008/2010.

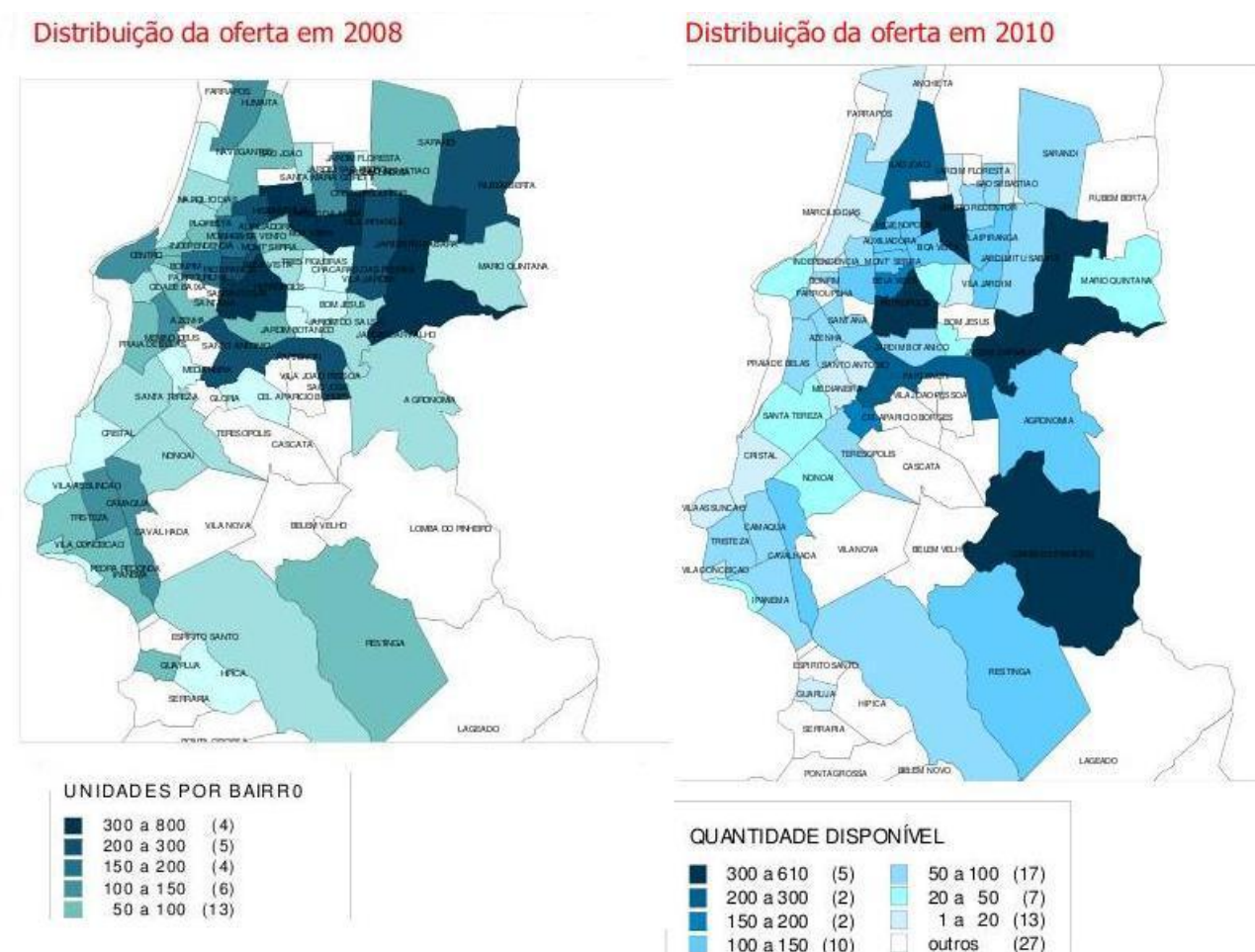


Figura 5: Evolução da distribuição da oferta de imóveis (novos) por bairro. Fonte: (Sindicato da Indústria da Construção Civil do estado do Rio Grande do Sul – SINDUSCON – RS, 2010).

O estudo realizado pela empresa de consultoria revela também que o centro da cidade possui uma taxa de vacância nula, o que faz com que qualquer possibilidade de incorporação, bem como outra intervenção urbanística que valorize os imóveis vagos, seja bastante cobiçada pelas construtoras e agentes do setor imobiliário. Com base nessa condição sobre o espaço do centro, passamos a análise dos projetos emanados pelo poder local em relação às áreas da orla central do Guaíba.

3.3. A orla central do Guaíba e o recorte do presente estudo

A área central da orla do Guaíba caracteriza-se como uma área de forte apropriação pública. Ela agrega uma série de atrativos e cumpre diferentes funções urbanas ao longo de cerca de um décimo dos 70 quilômetros de orla. Consideramos para fins desse estudo um recorte de área que compreende espaços da orla que se estendem do Cais Mauá até o estádio Beira-Rio (Figura 6). Definimos este recorte, pois consideramos que sobre ele se desenvolvem processos de urbanização observados em alguma medida entre aqueles encaminhados em outras metrópoles nacionais e internacionais. Em um processo análogo tanto em seus resultados socioespaciais, mas que também revelariam um tipo de articulação comum de agentes para a produção de marcadas espacialidades urbanas.

Caracterizando as áreas de nosso recorte temos as seguintes referências urbanas:

- Armazéns da porção sul do Cais do Porto (o Cais Mauá);
- Usina do Gasômetro e praias adjacentes;
- Parque Maurício Sirotski Sobrinho;
- Anfiteatro Pôr-do-Sol;
- Parque Marinha do Brasil;
- Complexo Beira-Rio.

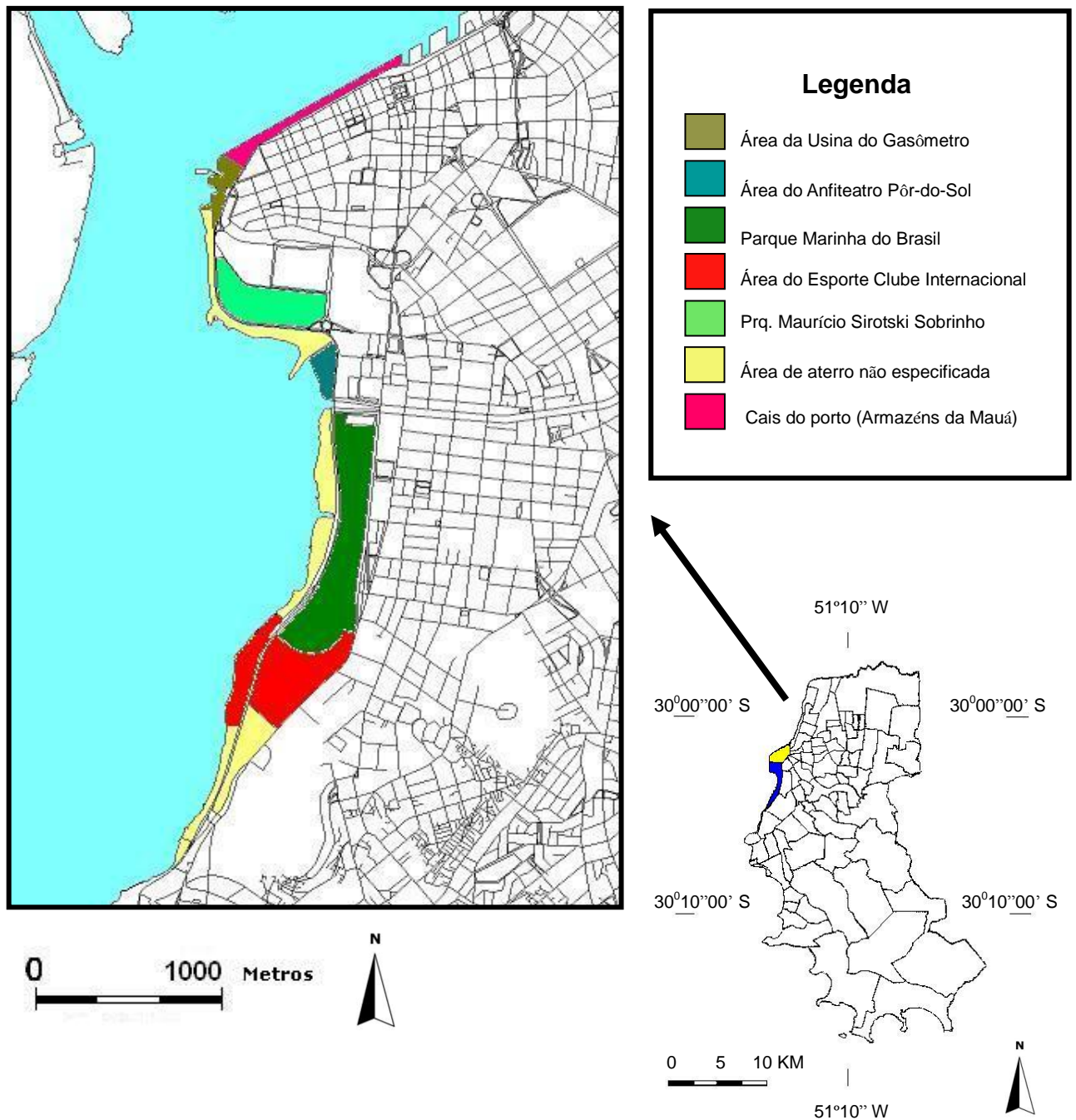


Figura 6: Usos sobre a área de estudo (Porto Alegre/RS)

Autor: Juliano da Costa, 2011.

Informação Cartográfica: PMPA

Passemos a análise das áreas selecionadas indo daquelas mais ao norte em direção ao sul. O Cais do Porto da capital gaúcha se caracteriza

como um espaço cuja função urbana foi bastante diminuída nas últimas décadas. Regionalmente o porto de Rio Grande tem se desenvolvido para se adequar à modernização logística necessária aos padrões de operação portuária do presente. Assim, muitos armazéns do Cais localizados junto ao chamado Cais Mauá estão desativados, servindo como depósitos para equipamentos do Trensurb (trem suburbano que conecta Porto Alegre com parte da porção norte na Região Metropolitana) e do corpo de bombeiros. Outros armazéns são utilizados pela Secretaria Municipal da Cultura que dispõe de espaços para a realização de parte da Feira do Livro da cidade.

A gestão da área portuária foi concedida pela União ao governo do estado do Rio Grande do Sul que possui tal concessão até o ano de 2022, quando então vence o contrato. Tal situação configura um elemento de complexidade em termos de decisão dentro do âmbito do próprio poder público quanto ao que fazer com estes armazéns subutilizados, dada a desconexão entre níveis administrativos dos que utilizam, dos que gerenciam e dos que detêm a posse da área.

A Usina do Gasômetro hoje é um espaço público turístico da cidade. Lá se desenvolvem eventos públicos como feiras, espetáculos teatrais e musicais, entre outros. Muitos visitantes buscam o prédio para observar o pôr-do-sol junto ao lago Guaíba. Tal característica cultural da Usina fora desenvolvida desde 1991, quando o espaço cultural fora inaugurado após reforma. O prédio da Usina do Gasômetro data de 1928, sendo na época um dos primeiros prédios de concreto armado da cidade. O fornecimento de energia se deu até 1974. A partir daí o prédio ficou abandonado. Em 1983 este passou a ser considerado patrimônio histórico e cultural (LEVY, 2009). Ao norte do prédio da Usina inclui-se um terreno voltado para o Cais Mauá, a chamada Ponta do Gasômetro, onde já foram realizados vários projetos para dar uma finalidade útil a este espaço (Figura 7). Ao que tudo indica, essa área será revitalizada junto com os armazéns do Cais Mauá.

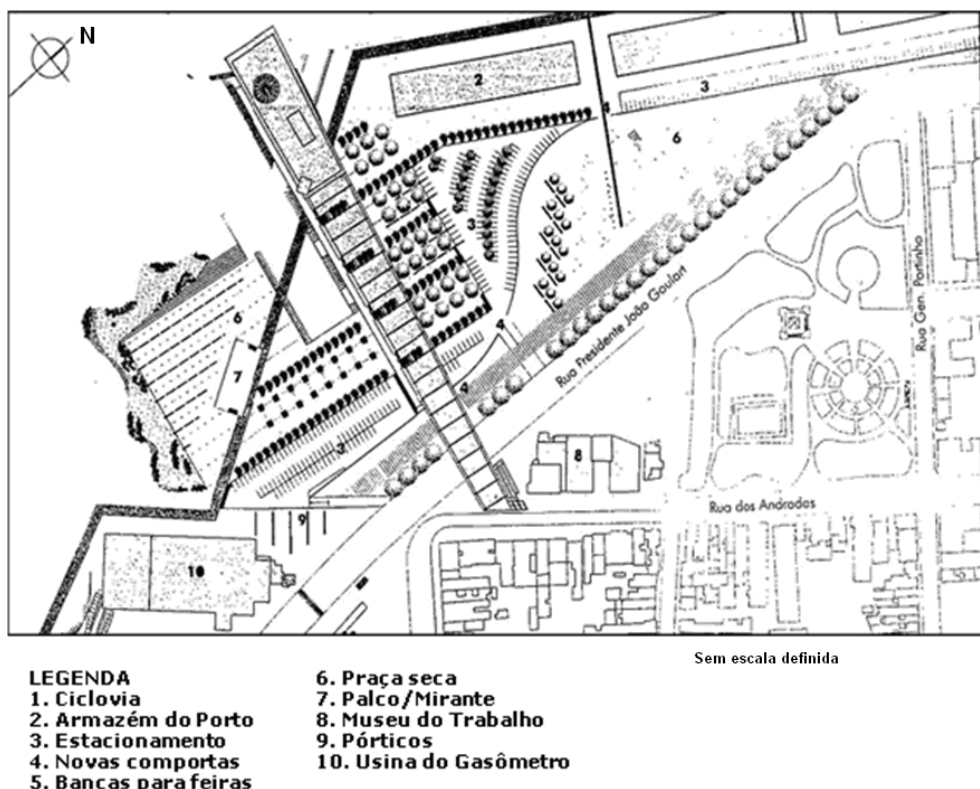


Figura 7: Projeto de Intervenção na Ponta do Gasômetro. (FONTE: KUHN, 2004).

Seguindo a Avenida Edvaldo Pereira Paiva, também conhecida como Avenida Beira-Rio em função de margear o Guaíba, temos a partir da Usina do Gasômetro as praias da orla central do lado oeste e o Parque Maurício Sirotski Sobrinho do lado leste. As praias da orla, como a “prainha do gasômetro”, apresentam forte apropriação pública (Figura 8).

Já o parque Maurício Sirotski Sobrinho, popularmente conhecido como parque da Harmonia, criado em 1982, foi idealizado para ser um espaço de comemoração da memória dos Farroupilhas no estado. A área de 65 hectares foi construída como a réplica de uma estância e representantes de Centros de Tradições Gaúchas (CTG) de todo o estado do Rio Grande do Sul para lá se dirigem anualmente para acampar e cultuar o tradicionalismo gaúcho. O evento ocorre sempre no mês de setembro, o mês farroupilha no estado. No resto do ano, famílias dirigem-se ao local aos finais de semana para terem momentos de lazer junto às numerosas churrasqueiras aí instaladas. Este parque público, a partir de outubro de 2008, passou a ser cercado e fechado durante a noite. A implementação do projeto foi feita pela Secretaria Municipal da Cultura com fins de segurança e preservação do seu patrimônio, já que se constataram

problemas após o acampamento farroupilha do ano de 2008 (HAHN, 2008).

O anfiteatro Pôr-do-Sol foi construído sobre uma área em que ocorrera no passado a deposição irregular de entulhos junto à foz do Arroio Dilúvio³⁵. Após denúncia junto ao Ministério Público, buscou-se dar uma função adequada à área. Assim, se consolidou um projeto que teve o apoio da Fundação Roberto Marinho e que acabou por consolidar um espaço para apresentações musicais públicas, inaugurado em 2000. O local tem capacidade para um público de até 70.000 pessoas, tendo sido o palco de diversos shows musicais, entre eles as apresentações das edições do Fórum Social Mundial na capital gaúcha.



Figura 8: “Prainha do gasômetro” no feriado do dia do trabalho (2009).

Autor: Juliano da Costa.

Criado a partir da Lei Municipal N^o 3.071 de novembro de 1967, o Parque Marinha do Brasil conta com uma extensa área (50 hectares) equipada

³⁵ Esse arroio, altamente poluído pelo esgoto dos bairros densamente ocupados da região, situa-se entre a área hoje ocupada pelo Anfiteatro Pôr-do-Sol e o Parque Marinha do Brasil (Cf. Figura 6).

para lazer e prática esportiva. O projeto do parque foi aprovado mediante um concurso de projetos cujo objetivo principal era estabelecer o vínculo entre o lago Guaíba e os moradores da cidade. Tal objetivo foi atingido somente em parte, uma vez que alguns de seus elementos não foram implementados. Em termos de infraestrutura, o parque agrega esplanada para espetáculos, área de circos e diversões ao ar livre, bem como programas de lazer infantil, infanto-juvenil, lazer passivo e contemplativo junto ao lago, entre outros (BOHRER, 2001).

Mais ao sul de nossas áreas selecionadas chegamos ao Complexo Beira-Rio. Essa área pertence ao Sport Clube Internacional. Nela encontra-se o estádio José Pinheiro Borda, popularmente conhecido como Beira-Rio, um ginásio de esportes, o Gigantinho (no qual também ocorrem shows musicais e afins), um centro de eventos, um parque e até mesmo uma capela. A viabilização de todo este patrimônio tem início no dia 12 de setembro de 1956, quando o então vereador Ephraim Pinheiro Cabral, ligado ao clube, tendo sido inclusive seu presidente, apresentou à Câmara de Vereadores um projeto para a doação de uma área que seria aterrada no Lago Guaíba. Em 1959 iniciam-se as obras que findariam apenas dez anos depois.

A construção do estádio marca um fenômeno sobre a orla do Guaíba: a apropriação privada de terrenos públicos. Atualmente, sobre o Complexo Beira-Rio, se processam obras que tem a marca da urbanização influenciada por megaeventos esportivos aos moldes daqueles que se tornaram mundialmente conhecidos a partir da experiência de Barcelona e das Olimpíadas de 1992. No caso em questão, o Complexo se modifica em função do Mundial Internacional de Futebol de FIFA de 2014.

3.4. Espacialidades da orla central em questão

Com base no que discutimos nos capítulos iniciais, observamos que a grande cidade atual se encontra em um processo de fragmentação resultante de um tipo de urbanização que se difunde por uma rede internacional de cidades. Tanto do ponto de vista da relação de classes dentro de uma estrutura interna em uma cidade qualquer, como em uma relação na qual se

hierarquizam cidades pelo viés político ou produtivo, observamos uma nítida diferenciação espacial. Vimos também que o Estado acaba colaborando com esta diferenciação na sua busca por implementar o dinamismo econômico urbano. Em função da acentuada fragmentação que mencionamos, se mostram com menor destaque no contexto urbano atual os dispositivos estatais para tentar dirimir os efeitos danosos dos processos de reprodução do capital na cidade. Na cidade de Porto Alegre é possível observar junto à área central da orla, ligada ao centro histórico, um processo com as características levantadas aqui, no qual o Estado, na figura do poder público local, objetiva encaminhar projetos de revitalização que percebem nítido benefício a grandes grupos econômicos, alguns de performance internacional.

O projeto associado ao Cais Mauá tem essa marca assim como o projeto de remodelação do Complexo Beira-Rio para sediar os jogos da copa mundial de futebol de 2014. O investimento de grandes volumes de capital que financiam esses grandes projetos demarca essa renovação urbana da orla. Inclui-se aí ainda a área intermediária entre o Cais Mauá e o Estádio Beira-Rio que é preenchida pelas diversas áreas públicas descritas no subcapítulo anterior, às quais se pretende “qualificar urbanisticamente”, mesmo que tal diretriz urbana, que possibilita tais intervenções, não seja necessariamente uma unanimidade entre os usuários desses espaços.

Uma série de projetos então se encaminham hoje para a orla. Ao que parece, a descontinuidade dos planos do passado que incluíam a orla, abriram o precedente para o encaminhamento dos projetos de hoje. Isso parece ocorrer talvez porque esta porção da cidade, junto ao Guaíba, como sendo parte de sucessivos aterros sem programa consistente,

[...] é hoje, o somatório de áreas desativadas, inacabadas e subutilizadas, com feição de espaço neutro modernista, caso das áreas administrativas, do parque Mauricio Sirotski Sobrinho e da Orla do Gasômetro, do Estaleiro Só, da sede esportiva do Internacional e, recentemente, do anfiteatro Pôr-do-Sol. Este é, portanto, o exemplo de um setor da cidade no qual não se conseguiu transformar as anomalias e rupturas deixadas pela aplicação incompleta do urbanismo funcionalista, em novas concepções urbanísticas (BOHRER, 2001, p. 170).

Ocorre que a partir dessa leitura de “anomalias e rupturas” na orla, desde 1999 são desenvolvidos estudos do Grupo de Trabalho Orla, o qual fora criado no âmbito da Secretaria Municipal de Planejamento de Porto Alegre. Seu objetivo geral é desenvolver aspectos de urbanização para a área. Objetivamente o GT Orla produziu em 2003 um estudo relativo ao desenvolvimento de diretrizes para cada uma das 19 zonas criadas sobre os 70 quilômetros de orla. Podemos encontrar uma análise detalhada desse zoneamento proposto em Branco Filho (2005).

A centralidade dos processos propostos para as áreas selecionadas nesse estudo pode ser reconhecida por um evento recente que envolveu a porção de orla ao sul do Complexo Beira-Rio que também se constitui dentro do eixo centro-sul de valorização imobiliária na capital reconhecido por Sanfelici (2009). Ocorre que a referida área da orla do Guaíba fora alvo de uma acalorada discussão que envolveu vereadores da Câmara de Porto Alegre, incorporadores e ex-funcionários de um estaleiro desativado, bem como outros grupos organizados da sociedade civil. Trata-se do caso que envolvia a área da orla correspondente ao terreno do antigo Estaleiro Só. A necessidade de gerar dinamismo econômico na cidade, uma das bandeiras do governo José Fogaça (PMDB) na Prefeitura de Porto Alegre de 2004 a 2010, serviu como principal justificativa para impulsionar a realização de projetos e a incorporação da área com estímulo do executivo municipal.

O projeto inicial objetivava construir sobre a área do antigo estaleiro espaços comerciais e residenciais, sendo que esta última função não é permitida sobre a faixa orla abrangida pelo terreno de acordo com o Plano Diretor em vigor. A essa questão de ilegalidade somou-se o debate em torno do tamanho da área a ser construída no projeto e a área de margem a ser protegida ambientalmente, o que reavivou o debate sobre a definição conceitual sobre o corpo d'água do Guaíba. Sendo ele um rio, a área construtiva teria um tamanho distinto daquela que teria se o mesmo permanecesse compreendido como um lago. A urgência em aprovar o projeto na Câmara Municipal, a despeito dos problemas envolvidos, era justificada pelos seus incentivadores uma vez que parte do dinheiro obtido com o incremento econômico do empreendimento serviria para pagar os antigos

funcionários do estaleiro falido, os quais não foram devidamente indenizados.

Após uma série de manifestações contrárias ao projeto em audiências públicas na Câmara Municipal, a pressão sobre o então prefeito Fogaça, fez com que esse optasse pela realização de uma consulta pública para aprovar ou não a construção de prédios residenciais na área relativa ao Estaleiro Só. Assim a opinião pública teria a responsabilidade de decidir, ou não, pelo cumprimento da lei inscrita no Plano Diretor, tornando mais evidente um possível comprometimento do então prefeito Fogaça com os agentes imobiliários envolvidos³⁶.

Duas questões se sobressaem quanto ao fato ocorrido. Uma refere-se ao marcado comprometimento de grupos privados do ramo imobiliário com segmentos importantes do poder público local, a saber, o prefeito e um contingente significativo de vereadores; o segundo se refere à questão da democratização dos instrumentos relativos à construção do espaço urbano, o que, nesse caso, possibilitaram que grupos da sociedade civil pautassem a proposta de intervenção sobre a orla emanada por grupos de empreendedores privados. O fato se caracterizou como uma demonstração clara de que há muito interesse em cooptar os agentes públicos e modificar os meios institucionalizados a favor dos empreendedores privados que visam modificar áreas da orla em benefício próprio a ponto de descaracterizá-la como espaço público (BONES, 2009, p. 3).

Influenciado pela ideologia do executivo, já em 2007 foi produzido pelo Grupo de Trabalho Orla um relatório que aponta as condições atuais, as possibilidades e instrumentos para a “qualificação e o resgate” da orla de Porto Alegre (ALLET, 2006). O Relatório Orla de 2007 focaliza-se sobre alguns setores da área de orla, denominados como setores 5, 6, 7 e 8. Eles descrevem-se pelas seguintes referências urbanas (Figura 9):

³⁶ Desde 2006 empreendedores mostravam interesse sobre a área do Estaleiro Só, o que se confirma por uma reunião com o então prefeito José Fogaça. Na ocasião reuniram-se entre outros participantes, o chefe do Executivo, o Diretor presidente da SVB Participações e Investimentos, que arrematou o terreno em um leilão, e Saul Veras Boff, o diretor do Grupo Maggi. A consulta pública se deu na segunda metade de 2009 com vitória do “não” para a construção de prédios residenciais junto à orla (BONES, 2009, p. 7).

- Setor 5:
- Usina do Gasômetro;
 - Anfiteatro Pôr-do-Sol;
 - Av. Edvaldo Pereira Paiva;
 - Parque Maurício Siorotski Sobrinho.
- Setor 6:
- Parque Marinha do Brasil;
 - *Shopping center* Praia de Belas;
 - Praça Itália;
 - Viaduto D. Pedro II;
 - Sport Clube Internacional;
 - Hospital Mãe de Deus.
- Setor 7:
- Sport Clube Internacional;
 - Largo D. Vicente Scherer;
 - Museo Iberê Camargo;
 - Asilo Padre Cacique;
 - Área do Estado pertence à Fundação de Assistência Socioeducacional (FASE)³⁷;
 - Foz do arroio Sanga da Morte;
 - Estaleiro Só.
- Setor 8:
- Hipódromo do Cristal;
 - Iate Clube Guaíba;
 - Veleiros do Sul;
 - Escolinha de Futebol do Grêmio Futebol Porto-Alegrense;
 - Foz do Arroio Cavalhada;
 - *Shopping Barra Sul*;
 - Área verde junto ao Estaleiro Só.

³⁷ Sobre tal setor se inscreve um impasse com relação à área de ocupação irregular da Vila Cruzeiro do Sul que não foi mencionada por este documento municipal.

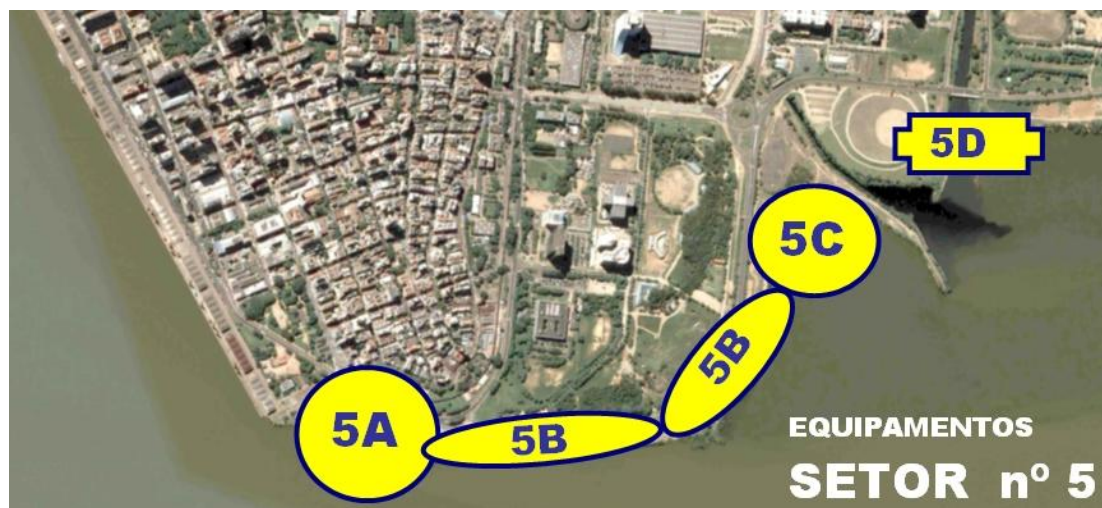


Figura 9: Identificação dos setores da Orla.

Os setores 5, 6 e 7 incluem subdivisões com propostas de intervenção urbanística sobre os setores definidos pelo GT Orla, as quais excluem o Complexo Beira-Rio por não se tratar de uma área pública (Fonte: Relatório Orla de 18/12/2007).

Em agosto de 2010 o referido grupo de trabalho lança um estudo direcionado para a área central da orla incluindo projetos produzidos pelo poder público (se consorciam nesses projetos a Secretaria de Planejamento e a Secretaria Extraordinária da Copa de 2014). Sua especificidade é definida pela constituição de módulos sobre os setores 5 e 6 (excluído o Sport Clube Internacional que representa um projeto independente, não promovido pela Prefeitura) com diretrizes bem apuradas e projetos constituídos. Assim os dois setores citados (5 e 6) são divididos em 6 módulos, a saber:

- Módulo Usina do Gasômetro;
- Módulo 1: Faixa de praia;
- Módulo 2: Foz do arroio dilúvio;
- Módulo 3: Esportes de areia;
- Módulo 4: Monumento à Marinha do Brasil;
- Módulo 5: Recantos contemplativos e ecoesportes.

O primeiro módulo refere-se à área ocupada pela usina do Gasômetro. Os módulos 1 e 2 referem-se a faixas de praia ao sul da usina, o Parque Maurício Sirotski Sobrinho e ao Anfiteatro Pôr-do-sol. Já os módulos 3, 4 e 5, situam-se todos sobre o Parque Marinha do Brasil.

Sobre cada um desses módulos são previstas obras que objetivam estabelecer conexões com o tecido urbano, dotar os espaços com equipamentos voltados à animação pública, bem como desenvolver “percursos de articulação”. Como definido anteriormente, a área apresenta já uma significativa apropriação pública e com equipamentos próprios para entretenimento público, a exemplo do Anfiteatro Pôr-do-Sol.

Na Figura 10, podemos ver detalhadamente as intervenções propostas para os referidos módulos. Entre elas as que mais se destacam referem-se à ampliação de equipamentos voltados ao lazer como cafés, bares e restaurantes, o que determinaria tanto em um maior número de usuários a essa porção da orla, bem como outro tipo de usuário, com uma demanda “mais qualificada” para os equipamentos públicos (ALLET, 2010). A construção de

uma marina pública corrobora com esse conceito de maior qualificação e também possibilita a identificação de um novo tipo de usuário a esse espaço da orla. De um modo geral, as propostas evidenciam a ampliação da centralidade da orla, mas em um sentido que inclui a ampliação da lógica comercial, haja vista que serão feitas concessões às empresas privadas que busquem se estabelecer aí, bem como dialogam com certa espetacularização do espaço da orla, o que se observa pela implementação de “marcos visuais de estruturação da paisagem local”.

Quanto aos projetos definidos por agentes privados junto à orla, há destaque para o Sport Clube Internacional, em cuja área, contemplada nos setores 6 e 7, encontramos o propalado projeto “Gigante para Sempre”. Está em execução um projeto de qualificação urbanística sobre a área do Complexo Beira-Rio, projeto esse que foi motivado pela escolha de Porto Alegre como cidade sede da Copa do Mundo de Futebol da FIFA de 2014 e do estádio Beira-Rio como espaço onde ocorrerão os jogos. É válido salientar que apesar do projeto ser encaminhado por entes privados, o executivo e o legislativo municipal se mostram muito alinhados com o desenvolvimento do mesmo, tendo inclusive aprovado leis que permitem ao clube alterar áreas da orla afim de “dotar a cidade de moderníssimo complexo esportivo” como afirmou o então prefeito José Fogaça (SCOTTI e OLIVEIRA, 2008).

A dimensão econômica envolvida na revitalização do Complexo Beira-Rio inclui cifras de centenas de milhões de reais, mais a incorporação de áreas adjacentes cujo regime urbanístico foi alterado na Câmara Municipal em prol do clube que cogita até mesmo construir um hotel internacional (mencionou-se a rede hoteleira Hilton). Ocorre que sobre tal área encontram-se instalados, provisoriamente, em um prédio municipal, na Avenida Padre Cacique, os moradores da Ocupação 20 de Novembro, ativistas, sem imóvel próprio, do Movimento Nacional de Luta pela Moradia (MNLN – Brasil)³⁸.

³⁸ Estas pessoas foram deslocadas para este local da Prefeitura após ocuparem, pela segunda vez, o prédio situado na esquina da Avenida Mauá com a Rua Caldas Júnior, no centro da Capital. Este prédio é um dos muitos que qualificam os vergonhosos espaços construídos vazios no centro, a serviço da especulação imobiliária local.



Figura 10: Esquema de equipamentos urbanos de acordo com as Diretrizes da Orla (Fonte: ELY, 2010).

Tornam esse caso ainda mais grave o fato de recentemente a Prefeitura Municipal ter proposto o Projeto de Lei N° 854/2010, que define trinta e uma Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS) adequadas aos inscritos no Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) do governo federal. Ocorre que a maioria destas AEIS situa-se em locais distantes da moradia atual dos populares inscritos no programa federal, o que contraria outra lei municipal, a Lei Complementar N° 636 de janeiro de 2010, que prevê que 80% dos demandantes prioritários de moradias devem ser assentados na própria região de planejamento onde residem (Fórum Estadual de Reforma Urbana, 2010).

Intervenções urbanísticas também são objetivadas para o Cais do Porto, especificamente sua porção sul, onde está o chamado Cais Mauá. Os armazéns do Cais Mauá se encontram desativados para funções portuárias. Chama a atenção nesta área a mobilização de grupos organizados para contestar ou incentivar as obras propostas, além do verdadeiro imbróglio jurídico em que se encontra tal área do cais. De qualquer forma, de acordo com a Lei Complementar N° 638/2010, sobre o Cais Mauá torna-se possível a construção de dois prédios, um, a 50 metros da Usina do Gasômetro, com 32 metros de altura de base e 34 metros de altura total³⁹. O outro prédio ficaria próximo à rodoviária, sendo que aí a altura permitida é de 100 metros (SIMON, 2009). O muro da Mauá não seria derrubado, já que se presta como barreira às enchentes na cidade.

O processo de licitação para escolha das empresas que realizariam o projeto da obra foi muito criticado, uma vez que, segundo alguns analistas, careceu de uma versão em inglês, além de haver falta de informações anexas ao texto, entre outros problemas (GARCIA, 2010). Assim, “um consórcio formado por cinco empresas, quatro delas espanholas, foi o único a apresentar uma proposta ontem [8/10/2010] na abertura dos envelopes da licitação do governo do Estado para a execução do Projeto” (Zero Hora, 9/10/2010, p. 32). Tal consórcio inclui os escritórios do urbanista Jaime Lerner⁴⁰ e da empresa

³⁹ Esta edificação teria a mesma altura do prédio da Usina.

⁴⁰ O popular arquiteto e urbanista brasileiro Jaime Lerner é bastante conhecido no Brasil por ter sido prefeito de Curitiba por três mandatos, bem como governador do estado do Paraná por outros dois. Os trabalhos de Lerner como urbanista e arquiteto evidenciam um claro comprometimento com os cânones da urbanização contemporânea e têm ganhado destaque a partir de seu escritório de arquitetos associados cujos serviços foram prestados para o desenvolvimento de projetos em diversas cidades brasileiras como Florianópolis e

espanhola b720⁴¹. Este último é o escritório do arquiteto Fermín Vázquez, o qual possui diversos trabalhos dentro da capital catalã no contexto de sua renovação urbana.

Os trabalhos para o projeto dividiram a área em três setores: Gasômetro, que não inclui o prédio da Usina, mas a área adjacente ao norte, a Ponta do Gasômetro hoje sem uso; e os armazéns e orla. Na proposta são projetados um *shopping center*, restaurantes, espaços de lazer e cultura, além de torres de negócios.

Durante o ano 2010, matérias jornalísticas pró-revitalização do cais foram exaustivamente propagadas. Também foram realizados diversos eventos que visavam fomentar o “diálogo” com a cidade. Um deles, pago, foi marcado por discussões acaloradas e pela participação de famosos urbanistas e sociólogos estrangeiros. Tal direcionamento dado no sentido de viabilizar a realização da obra, contudo, é obstacularizado pela ação judicial movida pelo Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga nos Portos Fluviais do Rio Grande do Sul. Os trabalhadores do porto alegam que a área foi cedida ao governo estadual até 2022 pela União, razão pela qual a mesma não poderia ser assim transformada, já que o estado não possui a sua propriedade. Segundo os portuários, inclusive o argumento de que essa parcela do porto já não teria mais utilidade é contestável, estando esse discurso a serviço de interesses específicos, já que em decorrência desse argumento deixaram-se de obter verbas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para a melhora dos portos, em função da inexistência de projetos por parte do estado do Rio Grande do Sul (RECH, 2010, p. 2). O novo governador eleito para o estado em 2010, Tarso Genro (PT), já adianta que garantirá a continuidade do projeto a despeito do processo movido pelos trabalhadores do porto e de parcelas do próprio Partido dos Trabalhadores na Assembléia Legislativa estadual, contrárias a esse tipo de revitalização do Cais Mauá.

Apesar de parecerem intervenções distintas em termos espaciais e

Recife, bem como cidades estrangeiras como Luanda (Angola) e Durango (México). Cf. LERNER, 2005 e LERNER, 2011.

⁴¹ A influência da urbanização espanhola, dessa forma, acaba por se manifestar em mais uma revitalização de orla, todavia, o propalado brilhantismo de Barcelona como um modelo de urbanização parece ofuscado, já que as dívidas municipais desta cidade, assim como de outras cidades europeias e dos EUA, têm comprometido investimentos e, o que é pior, a qualidade dos serviços públicos (CLARIN, 1/1/11, p. 24).

urbanísticos, considerando a constituição de edifício com salas de negócio, um *shopping* e bares no cais, a ampliação de equipamentos de lazer e espaços comerciais nas áreas públicas abertas da Usina do Gasômetro ao Estádio Beira-Rio, que será também reformado para atender a uma demanda da Copa, compreendemos que há um sentido homogêneo que perpassa tais transformações espaciais. Tanto a implementação dessas modificações como seu previsível resultado socioespacial parecem indicar o objetivo dos seus propositores e o tipo de cidade que os últimos almejam edificar.

Observamos então que o período mais significativo para a urbanização de Porto Alegre aconteceu, sobretudo, na primeira metade do século XX, quando se estabeleceram grandes obras viárias e de saneamento, que se associam às transformações no centro da cidade, principalmente. O processo de verticalização do centro e o incremento de imóveis úteis a um crescente mercado imobiliário, também marcaram esse período da urbanização da cidade. Com a conurbação de cidades ao redor da capital, na segunda metade do referido século, processo que foi marcado por um intenso êxodo rural, associado aos altos custos no solo de Porto Alegre, se observa a necessidade de conjugação do planejamento desses espaços, o que redundou na institucionalização da RMPA nos anos 1970. Nos últimos quarenta anos, entretanto, o Estado Nacional perde centralidade do poder o que inclui o papel de definir as diretrizes e fiscalizar o planejamento urbano. A partir da redemocratização do país, os governos locais ganham maior autonomia política e os recursos públicos tornam-se cada vez mais limitados frente as demandas nessa esfera. Nesse contexto, a necessidade de incentivar processos que estimulem a economia das cidades apresenta-se como uma justificativa cabível às administrações locais para apoiar projetos de intervenção urbana, o que nos trás às propostas junto à orla do Guaíba.

CAPÍTULO IV: Identificando agentes e seus interesses no processo de urbanização associado às transformações na Orla Central de Porto Alegre

Iniciamos este capítulo com uma questão: o que significam para a maioria dos moradores da cidade as modificações espaciais que se vislumbram sobre a área da orla central em Porto Alegre? É provável que essas modificações, talvez pouco modifiquem suas vidas. A massa de trabalhadores assalariados que sobrevive na capital gaúcha e se concentra em sua periferia tem pouca influência sobre o destino dos recursos financeiros levantados para modificar áreas centrais da cidade que se uniformizam para serem utilizadas por frequentadores que possuem “demandas qualificadas” para os espaços públicos.

A cobertura ideológica envolvida no processo não é tão densa assim no sentido de encobrir os verdadeiros beneficiários dessa reforma. Salta aos olhos a urgência com que o Estado, no seu poder local, buscou viabilizar do ponto de vista legal tais obras e justificar do ponto de vista econômico a materialização dessas intervenções. Estaríamos diante de um flagrante conluio do poder público local com empresas privadas articuladas em escala internacional? Talvez, mas quem será o Estado nesse caso? Que tipos de empresas são essas e que espécies de segmentos do capital representam?

Essas são as perguntas que analisadas à luz do caso específico da capital rio-grandense podem apresentar paralelos com as modificações ocorridas em áreas centrais de outras grandes cidades do Brasil e mesmo estrangeiras. Em outras cidades do Brasil como Curitiba, o processo de homogeneização espacial promovido pelo poder público local, objetivando a qualificação urbana, privilegiou o setor privado, principalmente pelo incremento do mercado imobiliário, valorizado com as reformas viárias e nos espaços públicos; por outro lado, as mesmas reformas foram responsáveis por um intenso processo de *gentrificação*. Para que o processo todo se realizasse de maneira satisfatória, contudo, não evidenciando a contraparte do processo que resultava em desvalorização espacial de outras parcelas do território, foram desenvolvidas estratégias de marketing urbano que tornaram a forma de encaminhamento, bem como as reformas urbanas em si, não só aceitáveis, mas também desejáveis por parte da maioria dos moradores da cidade, em um

processo claro de conformação de consenso. Aí a marca da promoção cultural de certo tipo de cidade se apresentou como um elemento participante das reformas que se encaminharam.

Na capital gaúcha não parecem ser diferentes os instrumentos de divulgação pública das reformas junto à orla do Guaíba. Analisaremos, a seguir, como tais “mecanismos” se estabelecem e qual o seu peso específico no contexto desse tipo de construção espacial, ou seja, o que se visa observar é o quanto podemos separar hoje a cultura dos processos econômicos no conjunto das reformas urbanas junto às áreas de orla.

Na perspectiva da promoção cultural, portanto, de um tipo de abordagem cultural, é que os agentes promotores desse tipo de urbanização “mercadófila” encaminham com maior flexibilidade suas propostas. Compreendemos aqui o quanto a interpretação cultural dos processos de transformação urbano pode colaborar para o apontamento de como se articulam os grandes agentes do espaço urbano e quais são os recursos políticos dos quais se utilizam para neutralizar a ação de outros segmentos da sociedade urbana no atendimento das suas demandas. Portanto, esse eixo analítico objetiva principalmente articular análises acerca da dinâmica do capital em um tipo de urbanização, que tem se difundido por diversas cidades ao redor do mundo.

Entendemos que seja difícil identificar traços que contribuam para o entendimento mais uniforme das formas de urbanização contemporânea na América Latina, apenas com um trabalho desse porte. Apesar disso, buscamos ao menos evidenciar, a partir das incursões atuais sobre os espaços de orla da capital gaúcha, como dentro do quadro do capitalismo no início do século XXI, a solvência de capital financeiro e o desenvolvimento de grandes corporações, se baseia no suporte estatal, partindo de uma urbanização cujo sentido social é amplamente contestável.

Vimos que naquilo que concerne ao papel do Estado na urbanização contemporânea, é válido destacar que novas formas de acumulação, marcadas, sobretudo, por uma maior velocidade no processo de reprodução do capital, têm a sua máxima expressão territorial naquilo que se denomina como as cidades globais (SASSEN, 1991; SANTOS 1994). Tais cidades apresentam como marcas uma variada e complexa gama de serviços em articulação em uma rede cuja escala é global. Os serviços aí desenvolvidos estão atrelados,

principalmente, ao fortalecimento do mercado de investimentos financeiros. Como chamava a atenção Milton Santos (1994), o número de cidades associadas a esses grandes centros urbanos de influência global passou a crescer na medida em que a onda uniformizante da acumulação flexível consolidava ajustes territoriais úteis ao seu desempenho em particular e da manutenção do sistema capitalista de maneira geral. No caso de Porto Alegre:

[...] a sede metropolitana ainda exerce o comando regional no setor terciário da economia, não só pelo tamanho do produto, mas também pela estrutura “completa” de serviços intersetoriais estabelecidas com os setores (agropecuária, indústria e serviços) de outros municípios e regiões do Estado. (ALONSO, 2008).

Esse fato é confirmado por Porto Alegre, junto com Canoas e Novo Hamburgo⁴², concentrar parte significativa do total de serviços prestados na RMPA e cerca de um terço de todo o estado do Rio Grande do Sul. Ao nos determos ao tipo de serviço que apresentam maior destaque em Porto Alegre, tanto os serviços ligados à produção (financeiros, imobiliários, de negócios, ligados a tecnologia e a publicidade), os serviços sociais (os serviços públicos em geral como saúde e educação, mas também os da administração direta) e os serviços pessoais (hotelaria, bares, restaurantes, recreação, lazer, estética e outros), mostram que a oferta atende mais do que a demanda local do município (ALONSO, 2008).

Há, contudo, indícios de um processo germinal de desconcentração dos serviços na RMPA, análogo ao que ocorreu com a indústria na Região Metropolitana. Indica isso a concentração principalmente em Novo Hamburgo dos serviços distributivos (como transporte), aonde a capital apresentou sensível perda no mesmo período, isto é, entre 1995 a 2005 (ALONSO, 2008). Curiosamente, e isso vai mais ao encontro do presente estudo, Porto Alegre, além de concentrar um maior número de serviços sociais⁴³, apresenta um

⁴² Os municípios em questão situam-se ao norte da capital do estado junto ao eixo da BR-116, sendo que Novo Hamburgo não faz fronteira com Porto Alegre, e ambos dividem com a última uma grande importância econômica no setor de serviços.

⁴³ A capital sedia infraestruturas dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário do próprio município, do Estado e também da União, bem como uma gama variada de equipamentos de educação, saúde e outros serviços mantidos por esses mesmos níveis da administração pública, além dos serviços de consumo coletivo fornecidos pela iniciativa privada.

grande destaque para serviços produtivos, marcadamente aqueles relacionados aos serviços financeiros, imobiliários, de negócios e os profissionais que atuam nos serviços de tecnologia, principalmente a da informação.

Seja junto ao setor terciário, seja no setor produtivo como um todo, a intervenção do Estado é fundamental. Essa intervenção se mostra segundo nossa análise teórica como “a forma mais desenvolvida da socialização capitalista” (LOJKINE, 1981, p. 93), tendo, em épocas de rotineiras “crises de mercado”, se intensificado, daí a participação fundamental do Estado dentro do ajuste territorial expresso na urbanização capitalista contemporânea. As iniciativas do Estado desenvolvidas em resposta ao ajuste capitalista, cuja força evidente se expressou de forma mais marcada após a queda do bloco socialista no início da década de 1990, orientaram-se na direção da abertura realizada ao nível dos Estados-Nacionais em relação ao comércio internacional, articuladas com a descentralização do poder. Essas modificações favoreceram duplamente o mercado, tanto por permitir que o último obtivesse uma negociação mais direta e, portanto, mais eficaz junto aos níveis locais da administração estatal (no caso os administradores públicos locais que saíram fortalecidos politicamente desse processo), bem como pela resultante desregulamentação econômica derivada do agravamento da capacidade de planejamento nacional determinada, entre outros fatores, pela amplificação das diferenças entre níveis de poder do Estado.

Nesse contexto, a hipótese do benefício fornecido pelo poder público local porto-alegrense a uma gama de empresas privadas ligadas ao ramo imobiliário não se mostra infundado. Nesse quadro de competição intermunicipal pela aglomeração de empresas, nas quais os recursos disponibilizados para beneficiar grupos privados se dão por meio de guerras fiscais em nível explícito, parecem fazer parte da rotina normal da administração urbana, as alianças entre grupos políticos locais e segmentos capitalistas de maior porte tanto locais como de outras áreas inclusive do país.

Abordamos também, em um nível teórico, outra interface do ajuste territorial capitalista orquestrado pelo Estado, visando romper com a “rigidez” do regime de acumulação de moldes fordistas (HARVEY, 1993). Essa análise refere-se ao nível macroeconômico ligado a modificações na base da

acumulação. O regime de acumulação flexível baseia-se em uma lógica de funcionamento e de infraestrutura associada à indústria, muito mais ágil em termos de instalação, mais automatizada no âmbito interno da fábrica e mais fracionada em termos de espaço da cadeia produtiva de um determinado bem. Acompanhando a nova tendência flexível do capitalismo recente ocorreram significativas mudanças no contexto do trabalho e das áreas urbanas, sobretudo, as metropolitanas filiadas de um modo geral às zonas industriais. No universo do trabalho, as transformações foram dadas pela terceirização de empresas e suas formas de subcontratação, as quais se instauraram com o estímulo do poder público possibilitando a cooptação e o enfraquecimento dos sindicatos pressionados pelo desemprego estrutural resultante das modificações produtivas.

Já no que toca às áreas urbanas, principalmente os centros metropolitanos brasileiros, o que se sobressai é o desenvolvimento do setor de serviços em detrimento da participação relativa da indústria na formação do PIB. Como mencionamos, esse é um processo comum no contexto dos centros metropolitanos, não diferente do caso das regiões metropolitanas do Brasil, como a paulistana (SANTOS, 1994, p. 58) e a porto-alegrense (ALONSO e BANDEIRA, 1988, p. 3). Ocorre que as mudanças no regime de acumulação, tais como as desenvolvidas no âmbito do trabalho como o processo de terceirização, acabaram por pressionar ainda mais as administrações públicas locais a “apelar” ao mercado, no sentido de junto com a iniciativa privada, na forma das parcerias público-privadas, gerar trabalho e renda, em um processo que tem beneficiado muito mais os entes privados do que o interesse público, haja vista a crônica dificuldade do custeio dos serviços públicos e a forte segregação das áreas melhor equipadas em cidades que adotaram algum tipo de intervenção ligada a urbanização capitalista contemporânea, fundadas em planejamentos estratégicos que recorrem às revitalizações de orla em Baltimore (HARVEY, 2009) ou eixos de valorização como Curitiba (SANCHEZ, 2003 e SOUZA, 2001) ou fatores diversos que resultam em segregação sobre cidades de diferentes continentes (GREENSTEIN et ali, 2000).

Em que pesem todas estas considerações sobre o poder estatal como agente da transformação territorial urbana no contexto da manutenção da acumulação em nível global, eis os fatores que nos trazem até as reformas em

questão e ao papel dos agentes públicos. O primeiro fator refere-se à intensificação dos centros urbanos como polos informacionais. Assim “o perfil urbano se torna complexo, com tendência à onipresença da metrópole através de múltiplos fluxos de informação que se sobrepõem aos fluxos de matéria e são o novo arcabouço dos sistemas urbanos” (SANTOS, 2008, p. 10). Estes fluxos, bem como a abrangência do papel informacional da metrópole são intensificados conforme o grau de abrangência da urbe em um contexto territorial mais amplo que pode atingir a escala global. No caso de Porto Alegre, é evidente a sua polarização como centro de controle e de difusão de informações úteis ao desenvolvimento produtivo na Região Metropolitana, no estado do Rio Grande do Sul, mas também, em certo nível, no contexto da Região Sul do Brasil. Este protagonismo se evidencia não apenas pela presença das sedes de empresas que têm alcance de mercado internacional, cuja abrangência atinge o MERCOSUL, mas também pela alocação dos mais consolidados centros de pesquisa e de educação superior, bem como pela concentração de grandes companhias ligadas ao setor das tecnologias da informação e de mídia cujo alcance extrapola os limites estaduais.

O segundo fator analisado a partir da influência do Estado em prol de uma urbanização em consonância com um ajuste macroeconômico do capitalismo relaciona-se à questão do desenvolvimento urbano. De forma genérica, as abordagens do Estado acerca do desenvolvimento urbano no Brasil passam de uma condição substantiva para uma condição alternativa, com caráter bastante pontual baseado nos discursos atrelados aos modelos de revitalização urbana. O paradigma de desenvolvimento gestado pelo Estado-Nacional no contexto urbano do Brasil após os anos 1960, quando se acentua a tendência de reversão da população rural para urbana, identificava a necessidade das transformações urbanas nem um contexto de desenvolvimento regional uma vez que se percebia que os problemas entre cidades conurbadas eram os mesmos, daí a criação de uma estrutura de planejamento urbano integrado que redundou na assunção das regiões metropolitanas (RMs).

Com a perda da centralidade do poder sob a União, no tocante à esfera urbana, foi constante a perda na capacidade de planejamento e de influência na urbanização metropolitana dos órgãos criados para dar suporte às RMs

então institucionalizadas. Tendo em vista a “diminuição do Estado” e seu poder planejador, que incluía a política urbana, busca-se, sobretudo, a partir dos anos 1980, alternativas de urbanização. A saída para crise urbana era viabilizar o mercado na esfera local. Coube aos governos locais, liberados da centralização do Estado-Nacional, criar alternativas próprias para os problemas urbanos. As respostas foram várias, mas todas têm como marca a criação de um ambiente favorável ao empreendedorismo privado em solo urbano (HARVEY, 2005, p. 167).

Entre essas formas alternativas de planejamento urbano, identificadas genericamente pelo binômio “planejamento estratégico”, embora possamos contestar a função da palavra planejamento, temos o chamado modelo Barcelona. Ele se consolidou como um paradigma de desenvolvimento urbano promulgado internacionalmente, em função da notoriedade que a cidade espanhola ganhou a partir da realização das Olimpíadas de 1992, ocasião em que foi viabilizado um plano urbano a partir da atração de volumosos investimentos mobilizados para a transformação da cidade em função do evento. A revitalização da cidade implementada através do referido modelo consolida o último como um paradigma de gestão urbana de sucesso em contextos de crise (CAPEL, 2007). O que nos interessa aqui é verificar que o alcance desse tipo de urbanização, atrelada ao planejamento estratégico, atinge a capital gaúcha apenas quando as condições políticas se desenvolvem através da assunção de gestores públicos com ideologias liberalizantes, associadas a um amálgama de interesses privados que se beneficiam, e são dependentes, dessas oportunidades desenvolvidas no âmbito da administração pública.

A gênese do planejamento estratégico difunde-se sob outras cidades espanholas litorâneas, como Bilbao, e sua marca é definida principalmente pelo viés da identidade cultural como um elemento catalizador para o desenvolvimento econômico urbano (SERRA, 2010). Sobressaem-se especificamente nesse âmbito as características de revitalização de orla e de antigos portos, cujos projetos são marcados por reformas que viabilizam obras que possuem como marcas a sofisticação arquitetônica e a sua grande centralidade sobre o tecido da cidade, promovendo atividades ligadas ao turismo e ao setor de serviços. Essas propostas de gestão se alastram sobre

idades latino-americanas, pois seus instrumentos servem como paradigma para instituições internacionais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BIRD), as quais realizam a liberação de recursos financeiros às cidades mediante a adoção do receituário espanhol (ARANTES, 2000).

Antes de analisarmos os arranjos objetivos entre agentes para aplicação dos modelos estratégicos de gestão urbana em Porto Alegre, analisemos os fatores condicionantes específicos que encaminham este tipo de plano. Além de questões macroeconômicas já observadas na forma do regime de acumulação, há questões importantes em termos de financiamento das cidades e da economia intraurbana que abriram um precedente útil para a adoção de planejamentos estratégicos e suas medidas correlatas. É claro que modificações nas políticas fiscais e econômicas de abrangência local têm relações com a aplicação de medidas de ajustes estruturais em escala regional, nacional e global.

Observemos, então, como as mudanças no nível estrutural do trabalho, no contexto da acumulação flexível, que multiplicaram a forma dos contratos temporários e, principalmente, no caso dos países do sul, do subemprego e do mercado informal de trabalho, tiveram influência sobre a questão do financiamento urbano. Alonso (1991), ao analisar o financiamento da cidade de Porto Alegre, chama a atenção inicialmente ao fenômeno da desindustrialização, bem como da perda da participação do comércio no setor terciário. Como um reflexo comum em metrópoles industrializadas, o papel dos serviços em Porto Alegre⁴⁴ como fonte de tributos ganha destaque. Impostos municipais como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), passam a gerar receitas maiores no cômputo das atividades terciárias e, principalmente, da renda total do município, chegando a ultrapassar os 20% nos anos 1990. Aqui se sobressaem dois problemas.

O primeiro problema justamente refere-se à proliferação de atividades informais, sobretudo após as reformas neoliberais, que não geram aos cofres públicos nenhum tipo de imposto direto, sem mencionar a precarização dos direitos do ponto de vista dos trabalhadores. O segundo problema, este talvez ainda mais grave, refere-se ao caráter eventual de impostos transferidos como

⁴⁴ Já no início dos anos 1980 a participação dos serviços na renda municipal era de 60% (ALONSO, 1991, p. 140).

o ISSQN que respondem às variações econômicas mais amplas. Há de se considerar ainda que a cobrança de impostos em um contexto de crise econômica torna ainda maior o número de agentes econômicos na informalidade. Aqui entramos no círculo vicioso que nos trás até o presente, pois com a queda na arrecadação de impostos municipais úteis ao financiamento de melhorias nos equipamentos urbanos que trariam retorno inclusive para os agentes envolvidos no setor de serviços, há reflexos negativos tanto para a economia urbana como para a vida social, já que serviços públicos municipais importantes, financiados por impostos como o citado, tornam-se igualmente precarizados. Sobraria ao município buscar recursos através da elevação das alíquotas de outro imposto municipal, o Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU). Assim que:

Um assunto que vem ocupando sobremaneira os poderes do governo local em Porto Alegre, além de diversas frações da sociedade metropolitana, é o imposto que envolve a propriedade imobiliária urbana. O debate mais acirrado envolve, de um lado, o Poder Executivo, que busca recompor a sua estrutura de receitas, com vistas a financiar o custo do desenvolvimento urbano na Capital, e, de outro, o Poder Legislativo, que busca “frear o ímpeto fiscal do Executivo”, baseando-se nos mais diversos argumentos. Destacam-se para o grande público, nesse debate, aqueles vereadores que, a pretexto de proteger “as viúvas e os aposentados”, e os pequenos comerciantes que são proprietários de imóveis localizados em zonas muito valorizadas da cidade, acabam por proporcionar um elevado benefício aos grandes proprietários de imóveis, na medida em que esse posicionamento acaba levando a um rebaixamento sobre o imposto sobre propriedade. (ALONSO, 1991, p. 138).

Essa condição da capital gaúcha, comum a outras cidades do mundo, parece ter acompanhado a tendência geral para a emergência dos planos estratégicos, os quais colocam em evidência os ajustes estruturais de escala internacional, bem como o arranjo entre agentes locais e externos para realizar a “superação” da crise urbana no século XXI.

Há uma série de situações urbanas complexas no presente momento envolvendo diversas parcelas da cidade de Porto Alegre, sendo tantas as

situações quanto os grupos sociais envolvidos. Enfocando a dimensão urbana dos meios de consumo coletivos como as áreas públicas, temos os projetos de revitalização junto à orla do Guaíba analisados no capítulo 3. Os projetos como a revitalização do Cais Mauá e a revitalização da área central da orla do Guaíba que inclui uma área contínua que vai da Usina do Gasômetro até o Complexo Beira-Rio, além do projeto “Gigante para Sempre”, descrevem planos de “qualificação urbana” em consonância com o que há de mais recente em termos de revitalização urbana em âmbito internacional. Não é a toa que os promotores desse tipo de espacialidade são os mesmos em diferentes cidades, o que se descreve no presente caso, já que o escritório vencedor da licitação promovida pela Prefeitura de Porto Alegre para criar o projeto arquitetônico do Cais Mauá é formado por um consórcio de empresas cujos agentes têm experiência internacional em reformas de orlas urbanas.

A existência desse tipo de projetos em cidades com a importância de Porto Alegre não representa uma surpresa mesmo para o cidadão comum que compreende a “necessidade” de movimentar a economia urbana, ainda que esse tipo de projeto pouco lhe beneficie. Compreende-se que sobre o capitalismo, sobretudo o capitalismo atual, submetido a processos de superacumulação e recessão cada vez mais constantes em escala global, o Estado precisa organizar o aparelho urbano para manter níveis produtivos eficientes, mas também precisa mobilizar a infraestrutura da cidade para gerar um consumo minimamente equilibrado junto do tecido urbano. O que se destaca em Porto Alegre é que a assunção de tais projetos está nitidamente voltada para um consumo mais seletivo. É a exemplo disso que se objetiva a construção de um *shopping center* sobre o Cais Mauá, bem como concessões a entes privados junto às áreas públicas verdes com forte apropriação coletiva.

A homogeneização espacial fica mais evidente quando em paralelo a essas obras voltadas à qualificação do espaço da orla se dá a transferência de grupos de moradores da Vila Chocolateiro⁴⁵. Os moradores da vila, bastante desestruturada urbanisticamente tendo passado inclusive por incêndios, reivindicavam o assentamento urbano no próprio local, já que muitos

⁴⁵ A vila em questão situa-se entre prédios públicos que margeiam a orla central, no caso a ocupação de área pública verde fica atrás do prédio da Receita Federal, conhecido como “Chocolateiro” devido a sua cor marrom escuro.

moradores vivem da reciclagem de resíduos sólidos gerados no centro da cidade. Contudo, a transferência promovida e comemorada pelo governo local levará 700 moradores da vila para um conjunto de casas situadas na zona leste da cidade (Figura 11), em um “processo que incluiu oficinas de preparação, cursos profissionais e até orientações sobre higiene para extinguir não só o aglomerado de casebres, mas também o modo de vida que eles abrigavam” (ZERO HORA, 12/05/2011). Esse exemplo destaca como ações habitacionais literalmente deslocam a população pobre localizada próxima do centro para áreas mais periféricas, definindo um direcionamento bastante significativo da ação dos entes públicos no sentido de definir uma cidade objetivamente seletiva, favorecendo com isso, determinados segmentos do capital.



Figura 11: Moradores da Vila Chocolateiro quando da sua transferência para um conjunto de casas na zona leste de Porto Alegre (Fonte: ZERO HORA, 12/05/2011).

O Estado, através das suas diversas instituições e níveis administrativos, tem hoje uma relação bastante diversificada com diversos segmentos sociais em função da sua mediação junto a uma gama variada de interesses. A despeito

dessa variedade de instituições estatais que atuam junto de segmentos econômicos das mais variadas proporções, são inúmeros os exemplos de comprometimento das políticas urbanas promovidas pelo ente público com o grande capital internacional. Tais situações são bastante objetivas junto aos processos de revitalização em diversas cidades. Em uma cidade como Baltimore nos EUA, onde este processo de renovação espacial se concentrou no centro da cidade e em uma área de orla, a *Inner Harbor*, tendo sido seu processo de implementação bastante prolongado, perpassando as últimas décadas, desde os anos 1970 até o presente, a permeabilidade das ações públicas às reivindicações sobre o espaço urbano oriundas de segmentos comprometidos com o capital monopolista se mostrou muito significativa. Nessa cidade estadunidense, a saída encontrada por um prefeito personalista para resolver os problemas que se acumulavam na cidade, ainda na década de 70 do século XX, fora a parceria entre o poder público e a iniciativa privada que objetivava, a partir da renovação urbana, “atrair serviços financeiros, o turismo e chamadas funções de hospitalidade para o centro” (HARVEY, 2009, p. 187). Muito dinheiro público fora gasto desde então para viabilizar a obra.

Atualmente, a despeito de sua orla revitalizada, a cidade não só mantém como também ampliou os graves problemas de segregação socioespacial, tendo inúmeros desempregados, sem teto e subempregados em uma cidade que praticamente multiplicou em seis vezes o número de casas vazias até 1998 (HARVEY, 2009). Na capital gaúcha, assim como em diversas cidades brasileiras e latino-americanas dos mais variados portes, mas principalmente entre as metrópoles, processos urbanos análogos, isto é, que preconizam o dinamismo econômico privado com estímulo público, se desenvolvem de maneira mais hostil em termos de resultantes sobre o tecido sócio-espacial. O que se observa é uma relação mais nítida, intensa e coesa entre o grande capital junto às oportunidades proporcionadas pelas administrações públicas em âmbito urbano (SANTOS, 1994, 2008; MATTOS, 2006).

O que podemos perceber de paralelismos no processo presente de renovação de orla de Porto Alegre e que se mostra “didático” em comparação aos processos semelhantes ocorridos em outras cidades principalmente as latino-americanas? O fato é que a urbanização latino-americana mostrou-se historicamente marcada por uma questão da dependência externa, ainda que

as relações que proporcionaram essa dependência não tenham sido dadas de maneira mecânica. De certo modo pode-se falar da forma dos sistemas urbanos latino-americanos como resultantes da permeabilidade entre sistemas de poder internos e externos ao território nacional (MORSE, 1971, p. 159). A realidade urbana latino-americana, como espaço inserido dentro da lógica do capitalismo globalizado, apresenta as manifestações semelhantes às observadas na grande metrópole dos países centrais, que sinteticamente podem ser definidas pelo incremento de áreas de renovação sobre antigas áreas centrais, pela profusão de condomínios para estratos sociais com maior renda, bem como pelo aumento da seletividade dos espaços de consumo em função da diferença na concentração dos equipamentos urbanos úteis à coletividade urbana. Bernardelli (2003), analisando a questão da moradia e a segregação a ela relacionada em cidades como Santiago no Chile, Buenos Aires e Mendoza na Argentina, verifica que apesar das pontuais especificidades de cada cidade:

[...] o que é facilmente constatado nas áreas metropolitanas da Argentina, Chile e também do Brasil é que se acentuam as diferenciações socioeconômicas, muitos dos espaços públicos são privatizados e, conseqüentemente, desvalorizados, em contraste aos espaços privados e ao "moderno" que são valorizados. (BERNARDELLI, 2003)

Dentro desse processo, há tanto a criação de novas centralidades, em algumas áreas periféricas, como a renovação de antigas áreas desvalorizadas, cujo valor do solo se busca incrementar. Buenos Aires é um exemplo desse processo em função do propalado caso associado a renovação de Puerto Madero onde o processo trouxe segregação e incremento do setor imobiliário de alto padrão (GIACOMET, 2008; BERMÚDEZ, 2011; REPORTE INMOBILIARIO, 2011). A marca desses processos urbanos em cidades de maior porte na América Latina se expressa na atuação do poder público como agente aliado à expectativa dos grandes grupos privados. Aqui devemos partir de processos relativos aos encontros entre ações de diversos níveis de poder do Estado e a equalização dos interesses dos diversos grupos privados envolvidos.

Antes de mais nada, é válido enfatizarmos aqui nossa compreensão que

corroborar com a abordagem de Lojkine (1981) que destaca que o desenvolvimento capitalista apresenta uma estrutura monopolista que alia à atuação do Estado-Nacional um sistema de investimentos financeiros, bem como a ação de corporações cujo alcance atinge a escala internacional, e se manifesta sobre o espaço urbano. Esse arranjo ocorre, paradoxalmente, em um grau bastante avançado de autonomia entre todos os agentes que se unem pela reprodução do capital a partir de modificações na base material da cidade. Para compreendermos melhor essas formas aparentemente complexas de construção do espaço urbano, é válida uma digressão relativa às diferenças mais evidentes na urbanização do último século.

A urbanização “pós-moderna” quer a chamemos assim, quer a chamemos de urbanização ligada ao grande capital internacional ou mesmo urbanização monopolista, difere da urbanização observada nas grandes cidades europeias do século XIX ou brasileiras do início e meados do século XX quando do período de intensificação de seus respectivos processos de industrialização e modernização. No passado a relação entre Estado e as diferentes classes sociais se mostrava, em comparação com o presente, muito mais objetiva e simplificada, já que compreendia uma mudança estrutural ampla sob o espaço urbano. Em termos gerais, a urbanização estava baseada na industrialização a partir da qual o Estado produziu planos urbanos rígidos e centralizados, cujos contornos de classe eram bem definidos.

Importa dizer, no caso dessas urbanizações modernizantes que a criação de zonas com funções especializadas para comércio, moradia popular e indústria, justificava certa clivagem socioespacial então exacerbada por atender, minimamente, dependendo do caso, às reivindicações populares junto a aspectos de consumo coletivo como habitação. Essas demandas populares por sua vez, se consorciavam funcionalmente com o desenvolvimento de vias de transporte que deveriam ligar essas áreas de moradia às zonas produtivas. Os planos urbanos modernizantes, como o plano de melhoramentos de Porto Alegre da primeira metade do século XX, eram marcados pela amplitude espacial e articulação regional, a partir de intervenções urbanas diversas, evidenciadas principalmente pela articulação viária entre cidades aglutinadas (SOUZA, 2007), em um processo produtivo que redundou na necessidade de racionalização urbana, cuja resposta se tornou viável com o desenvolvimento

das regiões metropolitanas nos anos 1970 (ALONSO, 2009a).

As formas mais destacadas de urbanização no mundo, analisadas nas últimas décadas, principalmente a partir da crise internacional do petróleo dos anos 1973, evidenciam-se por mimetizar em âmbito intraurbano a fragmentação e a articulação produtiva desigual do capitalismo em escala global. Nesse intervalo de tempo, o desenvolvimento de estratificações de classes sociais em diversos segmentos, incluindo os segmentos capitalistas, refletiu-se, bem como foi refletido por uma igual estratificação socioterritorial da qual a grande cidade do início do século XXI é moldura. Não seria levantar uma responsabilização infundada dizer que foram as próprias administrações públicas que permitiram, através de suas ações, o desenvolvimento maior ou menor de diferenciações na inserção de classes nos circuitos de consumo e produção em âmbito intra e interurbano.

O desafio de concertar tal mal estrutural da urbanização sob o capitalismo, isto é, a questão da valorização espacial de um lado e a consequente desvalorização de outro, parece engendrar um problema abordado pelas administrações públicas, locais principalmente, como solúvel a partir do desenvolvimento de um ambiente urbano fecundo ao mercado capitalista, que valoriza a própria cidade – na realidade, uma parte dela – e sua imagem como mercadoria a ser consumida (SANCHES, 2003; ARANTES, 2000, HARVEY, 2005). Aos problemas da urbanização capitalista recente, surpreendentemente, temos como solução novas formas de urbanização capitalista, o que em última análise evidencia a agudização dos mesmos problemas. Esse processo é evidenciado pela crise financeira pela qual hoje passam as cidades renovadas, como Barcelona, entre outras metrópoles dos Países do Norte, onde o crescimento fictício recente tem apresentado problemas quanto à manutenção dos custos urbanos criados em nome do “empreendedorismo local”.

A autonomia dos agentes capitalistas descrita anteriormente se dá em nome de formas de acumulação cada vez mais velozes e parciais, o que multiplica os casos de sucesso e fracasso no processo de acumulação em um circuito cada vez mais globalizado. As formas de articulação entre entes públicos e privados nesse contexto também se multiplicam com o objetivo de garantir a manutenção da lógica capitalista, de modo que a flagrante falência

de um modelo urbano adotado em uma dada região do mundo floresça incólume em outras regiões onde, na atual conjuntura, se mantêm processos de valorização relativa do capital. Assim a expressão usada por Lojkine que define o estágio atual como aquele em que se sobressai um capitalismo monopolista de Estado ganha sentido se compreendermos a inseparabilidade entre o político e o econômico em uma mesma estrutura.

A fluidez do capital financeiro globalizado e a autonomia relativa entre instâncias do Estado e do próprio capital produtivo são possíveis graças aos instantes de cruzamento e consórcio entre eles, a despeito de todo o esforço de adaptação de setores não alinhados com o setor monopolista nos mais diversos países. Desse modo podemos compreender a espontaneidade e a aleatoriedade com que se articulam políticas e alianças entre níveis de poder para o encaminhamento de certas intervenções urbanas.

A análise do processo de renovação da orla porto-alegrense é um exemplo disso. A articulação de poderes estatais de níveis diferentes passa por uma difícil equação na qual o peso do alinhamento político sobredetermina a liberação de recursos de esferas de poder maiores para as menores. O político somente parece ceder lugar ao econômico quando os grandes capitais estão em jogo. Os grandes investimentos que envolvem companhias e amplas operações, sobre um espaço urbano específico trazem grande visibilidade para os agentes políticos envolvidos, sendo que ela é um fator fundamental para a manutenção do poder político. A partir do caso das reformas sobre a orla do Guaíba podemos visualizar esse tipo de arquitetura de poderes (Tabela 5):

Tabela 5: Obras propostas para orla, agentes públicos e privados envolvidos e montante a ser investido

Obra	Nível Administrativo do Poder Público envolvido	Valores a serem investidos (R\$)
Renovação do Cais Mauá	Municipal (PPP)	426.000.000,00
Revitalização da Área Central da Orla do Guaíba*	Federal (Bancada Gaúcha no Congresso Nacional)	27.000.000,00
Projeto Gigante para Sempre	Agentes privados	290.000.000,00

Fonte: PRESTES, 2010; ELY, 2010; BRASIL, 2010; Jornal da Record, 2011 (organizado pelo autor).

(* - Área contínua de orla entre os dois outros projetos referidos).

Nos três projetos que abrangem a área estudada se destaca o volume de recursos envolvidos. A articulação dos agentes muda de um projeto para outro, mas se pode notar que nos projetos nos quais há investimentos de maior monta, a vinculação com organismos estrangeiros e agentes monopolistas cresce em uma razão direta, como analisado a seguir.

No caso do projeto de revitalização do Cais Mauá, a promoção da obra partiu da Prefeitura Municipal da cidade. Conforme mencionamos, o encaminhamento rápido do projeto para ser aprovado junto à Câmara de Vereadores foi justificada em função da conjuntura política favorável que descrevia o alinhamento do governo local, do então prefeito José Fogaça do PMDB⁴⁶, e o governo estadual, então ocupado por Yeda Crusius do PSDB. De fato, com a revitalização aprovada na Câmara Municipal e a licitação concluída para produzir o projeto, já não havia mais como frear a marcha do processo de revitalização do referido local.

Ainda que tramite na justiça uma ação cível movida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), contestando o edital que viabiliza o arrendamento de parte do porto, o próprio governador recém-eleito, Tarso Genro do PT, não se posiciona contra a revitalização. A questão envolvida gira em torno do que fazer com uma área estratégica como a de um porto. Portos com defasagem de infraestrutura são a evidência de um Estado

⁴⁶ No Rio Grande do Sul o PMDB apresenta-se cindido entre uma ala alinhada com o PT, que detém o governo federal, e outra alinhada com a oposição ao governo petista, isto é, ligada ao PSDB e ao DEM.

que tem abandonado sua função planejadora em âmbito produtivo, mas aqui caímos em um outro problema: a que nível de poder do Estado recai tal planejamento? A resposta mais evidente se refere ao poder da União que na prática dispunha de recursos para a remodelação do porto com a função original que lhe é inerente. No entanto, como afirmou o Presidente do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga nos Portos Fluviais do Rio Grande do Sul, enquanto o governo municipal e estadual acalentavam obsessivamente a revitalização da orla para transformá-la em um “Puerto Madero”, um ponto relevante comercial e de entretenimento, perderam-se importantes verbas federais por não se encaminhar nenhum projeto e se perder o prazo para encaminhar estudos de viabilidade técnica e ambiental para dragagem e outros incrementos portuários (RECH, 2010, p. 2).

Aqui se observa um exemplo claro de perda de uma oportunidade de privilegiar um desenvolvimento econômico mais sustentado baseado no incremento de infraestruturas voltadas para a exportação que certamente dinamizariam o perfil agroexportador do estado do Rio Grande do Sul, tornando a economia regional mais competitiva junto ao setor em que esse apresenta maior dinamismo. Ao invés disso, optou-se por uma saída de giro rápido de capital, na qual resultam ganhadores com o projeto, principalmente, construtoras e agentes imobiliários, o *pool* de agências que ganharam a licitação para projetar a obra, entre elas a construtora Camargo Correa e empresas espanholas.

A longo prazo, espera-se que na área ocorra um incremento nos serviços em função da construção de um *shopping center* e de uma torre com salas voltadas para negócios. Nesse processo, observa-se aquilo que Lojkin aponta como tendência: a cooptação de segmentos de capital médio pelas políticas que favorecem o grande capital, em que os últimos são representados por agentes do setor imobiliário e os primeiros correspondem aos futuros empresários donos de restaurantes e lojas a serem instalados nas salas construídas na área revitalizada. Os segmentos que nitidamente serão menos favorecidos com essas obras são os pequenos comerciantes do centro que terão de se especializar e competir no âmbito do comércio popular que já apresenta um isolamento espacial considerável desde a construção em 2009 do Centro Popular de Compras, o “camelódromo”, promovida pelo atual

governo local, que aglutinou sobre um terminal de ônibus junto à Avenida Voluntários da Pátria, antigos ambulantes que vendiam nas ruas, consolidando a função de espaço tradicional de compras populares no velho centro.

No que se refere às mobilizações em “defesa da Orla”, isto é, que reclamam maior abertura quanto às decisões relativas às (re)construções espaciais sobre a orla do Guaíba, observou-se que os grupos envolvidos com maior destaque como o “Movimento Viva Orla” e a Associação de Moradores do Centro de Porto Alegre apresentavam-se como grupos de resistência aos processos de homogeneização capitalista sobre áreas da capital. Os grupos ligados aos portuários, apesar de apresentarem cisão em termos de interesses entre os favoráveis à revitalização com refuncionalização do espaço físico do porto, não nos moldes propostos pelo executivo municipal é claro, e os contrários ao processo (a ANTAQ), foram os que mais se aproximaram de conter a execução do projeto.

A ação da ANTAQ na justiça questionando o poder do estado do Rio Grande do Sul para arrendar e transformar a área procurava estabelecer uma articulação entre os portuários e o governo federal, este último o responsável legal por áreas de portos e que concedeu ao governo estadual a sua gestão em Porto Alegre até 2022. Aqui verificamos o peso político que possuem os projetos de urbanização contemporâneos que incluem o grande capital, já que com a mudança no governo do estado em começos de 2011 do PSDB para o PT, não houve mudanças nas definições do setor público para um projeto questionado por diferentes setores da sociedade.

Quanto à área central da orla, da Usina do Gasômetro ao Parque Marinha do Brasil, o ponto principal que se sobressai é que a sua remodelação se articula com os processos que ocorrem nos limites deste recorte espacial, ou seja, aquele que inclui as transformações projetadas no Cais Mauá, bem como nos projetos para o Complexo Beira-Rio. Nesse sentido tais processos, além de proporcionarem uma homogeneização espacial e interferirem no uso que hoje é feito desse espaço, complementarão um processo objetivo de valorização espacial de eixos da cidade mencionados por Sanfelici (2009). Esses projetos incluem-se em diretrizes urbanas propostas pelo planejamento municipal que preveem a “qualificação espacial” da área da orla que vai do centro histórico da cidade até bairro Tristeza e arredores (na zona sul da

cidade). Sobre esta área mais ao sul da orla do Guaíba foram encaminhadas obras para a construção de empreendimentos comerciais junto ao antigo Estaleiro Só, ao sul do Complexo Beira-Rio, além de já terem sido construídos com o fim claro de valorização fundiária deste eixo, a sede da Fundação Iberê Camargo (2008), o que inclui um museu com design sofisticado do arquiteto português Álvaro Siza. Destaca-se também o *BarraShopping* Sul (2008), um complexo comercial onde se insere um hipermercado da rede *Walmart* sobre propriedade da empresa Multiplan, megaconstrutora cujo especialidade no mercado do país são os *shopping centers*.

Em termo de modificações de uso proporcionado pelos projetos especificamente sobre a área que vai da Usina do Gasômetro até o limite sul do Parque Marinha do Brasil são previstas uma série de intervenções que objetivam moldar a área para o gosto de usuários de maior renda, o que caracteriza o perfil dessas intervenções urbanísticas e o tipo de cidade que refletem. É válido salientar que a área já apresenta um aporte significativo de visitantes que utilizam os múltiplos espaços públicos incluídos sobre esta faixa de orla, como a Usina do Gasômetro, a *prainha* adjacente, o Parque Maurício Sirotski Sobrinho (Parque da Harmonia), o Anfiteatro Pôr-do-Sol e o Parque Marinha do Brasil. Os usos mais constantes se expressam pela prática de esportes, atividades recreativas, almoços junto às churrasqueiras do Parque da Harmonia, além de shows no anfiteatro e de mostras e feiras públicas na Usina. Operacionalmente, as diretrizes sobre esta faixa da orla possibilitam a construção de bares, cafés, uma marina pública, além da implementação de estacionamentos e de passagens para facilitar o acesso de um maior número de usuários.

Vale destacar que a marca privada sobre este espaço aberto de lazer público já se apresenta sob dois processos destacáveis sobre a orla central do Guaíba, sendo, portanto, os projetos propostos apenas uma aguda radicalização desse processo. O primeiro deles refere-se à adoção de praças e áreas verdes públicas por parte de empresas privadas que financiam sua manutenção em troca da veiculação de propaganda. As áreas de orla que se estendem da *prainha* da Usina do Gasômetro até a foz do Arroio Dilúvio, além da área do Parque da Harmonia, são adotadas pela Pepsi e pela agência publicitária Sinergy. Ocorre que além desse processo ensejar uma apropriação

simbólica marcante que descaracteriza a qualidade pública dos espaços em questão, há uma objetiva preferência das grandes empresas pela adoção de áreas públicas mais prestigiadas em termos de potencial turístico e, principalmente, de maior frequência de usuários com bom poder aquisitivo (LANZARINI, 2008).

Assim, este instrumento de adoção de praças qualifica-se como um meio cuja função destaca a lógica de fracionamento urbano em zonas valorizadas, em oposição àquelas desvalorizadas, já que há uma tendência de abandono do equipamento público nas praças junto às áreas mais periféricas ou menos valorizadas da cidade, tendência de defasagem que é expressa pelos demais equipamentos públicos como hospitais, ginásios, etc. Corroborando também esta abordagem Serpa (2007), que estudando os espaços públicos de Salvador na Bahia, identificou que a qualificação de espaços verdes públicos tem sido um recurso do qual se utilizam os agentes imobiliários, aliados aos gestores públicos, com o objetivo de valorizar artificialmente o solo do entorno dos equipamentos públicos.

Outra situação que evidencia a influência flagrante do setor privado sobre o espaço público é o evento sazonal que ocorre sobre o Parque Maurício Sirotski Sobrinho, conhecido como “Acampamento Farroupilha”. A cada ano, o acampamento que surgiu de uma manifestação espontânea de tradicionalistas gaúchos que se reuniam para relembrar a data de deflagração da Revolução Farroupilha em setembro, transforma-se mais em uma espécie de “feira” com acampamento e rodeio, onde há um número crescente de empresas com “piquetes” (na prática estandes) que buscam no evento divulgar suas marcas e consolidá-las junto à preferência dos gaúchos.



Figura 12: Piquetes (estandes) do Acampamento Farroupilha no Parque Maurício S. Sobrinho. (Autor: Juliano da Costa, 2010).

Quanto à participação do setor privado nas obras que estão por ser encaminhadas, a parceria público-privado se caracteriza pela concessão do Estado para exploração econômica de agentes privados junto de espaços definidos para este fim no Cais Mauá, bem como pela ampliação de espaços entre os já concedidos em áreas do Gasômetro ao Beira-Rio. A concessão municipal nesta área de orla para o empreendedorismo privado na orla central se dará na forma de cafés, uma sala de teatro e lojas, como a livraria Cultura que projeta instalar-se no Cais Mauá (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, 22/03/2011). Essa reformulação espacial também se mostra vital do ponto de vista dos objetivos do executivo municipal e seus agentes consorciados (privados e públicos), já que a renovação do eixo centro-sul não poderia apresentar discontinuidades, o que certamente provocaria efeitos menos significativos sobre o preço do solo do entorno, caso esta porção, com forte apropriação coletiva em áreas públicas, se mantivesse como hoje se encontra.

As obras que incluem o trecho da orla que vai da Usina do Gasômetro

ao Complexo Beira-Rio se mostram hoje apenas como projeto. As mudanças aí propostas não parecem representar um alvo de oposição significativo por parte da sociedade civil, já que suas alterações sobre a paisagem atual parecem menos impactantes se comparadas às modificações inscritas no projeto do Cais Mauá, por exemplo. Também pode justificar uma relativamente menor mobilização dos grupos sociais em relação ao projeto sobre o trecho referido da orla, o fato da obra ser encaminhada via Prefeitura Municipal de Porto Alegre, não havendo a influência direta de grandes grupos privados sobre o local. Na prática a discussão dessas reformas não ganhou a dimensão que tiveram a revitalização do Cais Mauá e do Pontal do Estaleiro, as quais os grupos de contestação parecem ter se voltado com maior evidência.

Por fim chegamos às reformas do Complexo Beira-Rio, as quais se ligam ao projeto “Gigante para Sempre”, que qualifica o Estádio José Pinheiro Borda (Beira-Rio) e áreas adjacentes para sediar jogos da Copa Mundial de Futebol de 2014. Em que pesem todas as críticas aos megaeventos, principalmente aquelas relativas ao caráter inócuo, do ponto de vista urbano, que muitas vezes suas obras propiciam (BROUDEOUX, 2010), o fato é que o “planejamento”, se é que podemos assim chamá-lo, ao qual este tipo de urbanização se filia, está compreendido como aqueles em se desenvolvem projetos de renovação portuária, adequação espacial para zonas de um terciário avançado, além do desenvolvimento turístico ao qual se liga um mercado desenvolvido do solo urbano. Este amálgama de tendências de urbanização é não só coroado por este grande evento internacional, a Copa Mundial de Futebol, mas como já destacamos, este tipo de intervenção urbana conforma o suporte físico de uma lógica de acumulação que faz das cidades globais, ou melhor, a serem efetivamente inscritas em circuitos globalizados, a nova unidade fabril da qual se vale o capitalismo internacional.

Em face desse processo, governos locais se apresentam como estimuladores e parceiros dos grandes grupos privados. Por sua parte, os governos nacionais, na maioria das vezes, se apresentam como financiadores de tais obras, já que não contrapõem um projeto nacional sólido de planejamento urbano em relação a este tipo de “urbanização mercadofila”, para usar de um termo caro a Marcelo Lopes de Souza (2008). Assim, a lacuna deixada pela falta de um planejamento consistente não necessariamente

centralizado, mas que alie e encadeie escalas geográficas locais, incluindo o planejamento regional até o nível do território nacional, abre um precedente para os governos locais se consociarem mais diretamente com grandes agentes do capital em uma agenda aberta para a transformação do espaço urbano sob sua jurisdição. Nessas instâncias do poder identifica-se uma tendência na busca de vantagens políticas imediatas junto à maioria dos eleitores e dos grandes grupos privados, o que contribui para remodelar o espaço intraurbano conforme interesses específicos, estandardizando grandes obras, “enobrecendo” áreas aos olhos da maioria da população e, o que é mais grave, deslocando parte da população mais pobre para fora das áreas de consumo mais qualificado.

Aspectos de homogeneização espacial são observáveis junto à onda de requalificação urbana do eixo centro-sul de Porto Alegre, que inclui o espaço estudado da orla, quando analisamos o mapa com as Áreas Especiais de Interesse Social e os núcleos nos quais se objetivam desenvolver moradias populares com financiamento do Programa Federal Minha Casa Minha Vida (Figura 13). Dessa forma, a oportunidade que o planejamento urbano local tem de melhorar as condições de vida de um segmento social muito desfavorecido no contexto da cidade, se transmuta, pois:

[...] corre o risco de se transformar em pesadelo, caso a prefeitura se deixe levar pelo canto de sereia das incorporadoras imobiliárias e insista em transferir os pobres para a periferia da periferia da cidade, onde os serviços são inexistentes, o sistema de transporte é precário e as oportunidades de emprego e geração local de renda são praticamente nulas. Uma combinação perversa entre ganância privada e descaso público pode gerar um enorme problema social, urbano, ambiental e econômico para as gerações atuais e futuras. É inaceitável que os recursos disponíveis para habitação popular sejam utilizados para reproduzir mais segregação socioespacial. A concentração de milhares de famílias de baixa renda em locais distantes da área urbana consolidada gera guetos sociais, como se viu na Cidade de Deus, no Rio de Janeiro, ou na Restinga, há mais de quarenta anos em Porto Alegre, além de obrigar a Prefeitura a enormes investimentos no tempo para suprir estas áreas com a infraestrutura e os serviços necessários (FERU – Fórum Estadual de Reforma Urbana – RS, 2010).

Este tipo de processo de transferência de moradores, que inclui áreas próximas do estádio a ser remodelado, ajusta-se a um processo no qual as dimensões econômicas, culturais e políticas e suas categorias analíticas associam-se dialeticamente de tal modo que os aspectos políticos influenciam e são influenciados por aspectos econômicos. O mesmo ocorre se tomarmos a questão por um viés cultural que por sua vez reforçará as dimensões econômica e política. Essas dimensões, portanto, articuladas ao nível superestrutural, acabam por formar um arranjo ideológico a partir do qual se projetam com certa facilidade as reformas urbanas em questão.

Dois fatores envolvidos nos projetos mencionados enfatizam esta interdependência das dimensões de análise espacial. Os dois fatores destacados são correlatos, dialogando com a dimensão simbólica pela qual as empresas capitalistas atualmente articulam suas estratégias de vendas em mercados cada vez mais competitivos. O primeiro fator refere-se à atuação dos grupos privados e sua inserção propagandística sobre espaços públicos de lazer. Do ponto de vista mercadológico, é sabido que na atualidade, mais do que antes, a marca é um dos maiores valores da empresa. As inserções urbanas no sentido de consolidá-la apontam, sob o ângulo do habitante da cidade, um problema maior.

Adorno (2002), dissertando a respeito do tempo livre, destaca que ele nunca é efetivamente livre, pois só é assim concebido por ser a contraparte de um tempo não livre, ou seja, aquele no qual o sujeito se vincula à lógica do capital pelo trabalho. Considerando que os espaços de lazer absorvem parte significativa do “tempo livre” de muitos habitantes urbanos, a deflagração ampla de marcas de grupos privados sobre este tipo de espaço, parece afirmar o sentido de que a cidade e seu futuro espacial não pertencem ao cidadão, sublinhando, assim, em termos simbólicos algo que já está relativamente “dado” em termos da prática social e política. Muito dos meandros ideológicos desse processo sobre o urbano merecem uma análise mais cuidadosa que foge ao escopo deste trabalho. Entretanto, a julgar pela rapidez com que partes do centro da cidade e da orla têm sido modificadas, parece que os sutis mecanismos simbólicos operantes sobre espaços públicos propiciam respostas bastante efetivas sobre o aceite da população para determinados tipos de urbanização no presente.

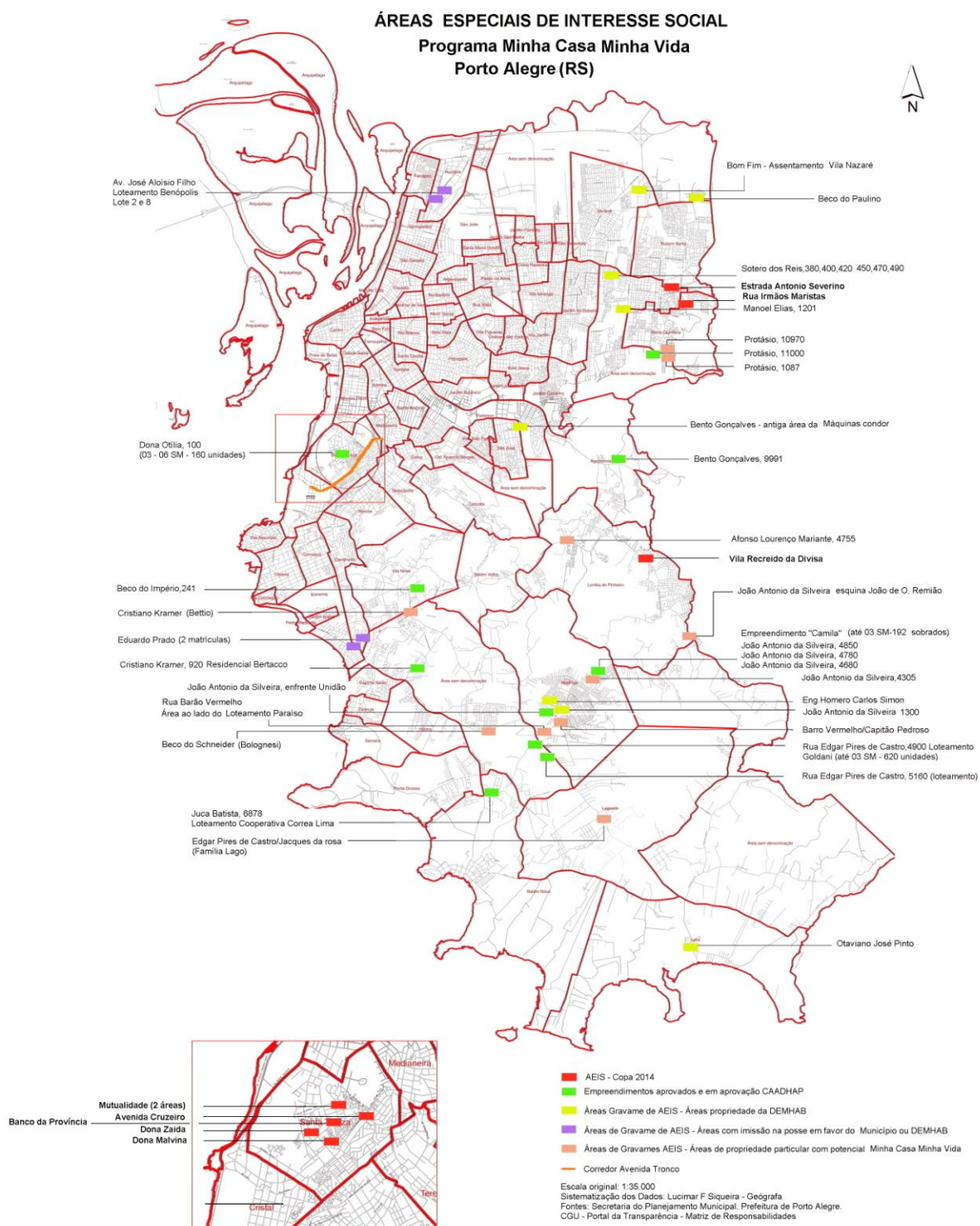


Figura 13: Mapa com as Áreas de Interesse Especial (AEIs) Porto Alegre - RS.

Fonte: FERU – RS (2010).

Reforçando esta hipótese, temos o segundo fator que indica a questão do efeito dos eventos esportivos junto ao gosto popular, ou poderíamos dizer

das “massas”. Os megaeventos vinculados ao esporte facilitam o endosso da população quanto às reformas urbanas associadas. No caso da Copa do Mundo de Futebol de 2014 que deve acontecer no Brasil, esta estratégia dos promotores de eventos para estimular a circulação de capital via obras em estádios parece ter se tornado mais facilitada em função do prestígio que o esporte em questão tem junto a população. Localmente, levanta-se a hipótese que esse gosto popular pelo futebol parece mais exacerbado nos últimos anos, já que o estado do Rio Grande do Sul tem se apresentado com menos evidência no cenário político e econômico do país, tendo realizado, por outro lado, no futebol, a partir dos dois maiores times do estado sediados na capital, importantes feitos aos olhos dos seus torcedores (CORSO, 2007). Parece que, se considerarmos a hipótese como válida, ao mesmo tempo em que se mobiliza todo um aparato socioprodutivo com o objetivo de potencializar ao máximo um tipo de expressão cultural, essa potência se desenvolve mais em razão do impulso ao giro da reprodução do capital e da divisão da cidade em parcelas desiguais, do que em um sentido social efetivamente útil para a coletividade urbana.

Pode-se observar que a revitalização da orla se apresenta no presente caso como um processo no qual se conjugam outras ações que incluem agentes públicos e privados. Essas ações evidenciam articulações espontâneas entre agentes públicos diferentes que, ao se complementarem, beneficiam o grande capital, ao mesmo tempo em que segregam parcelas da população, a exemplo da revitalização da orla proposta pela administração local e a retirada de moradores irregulares junto dessa área, os quais serão assentados em áreas distantes da cidade, por meio do programa federal de habitação para os mais carentes. Ainda podemos destacar quanto aos agentes envolvidos na revitalização da orla de Porto Alegre que os elementos culturais como o “gauchismo”, identidades associadas a times de futebol, bem como a espetacularização do espaço, se agregam ao processo urbano em destaque, no sentido de justificá-lo mais facilmente junto ao conjunto da população da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quanto às conclusões, o que mais se sobressai junto da temática estudada é que a transformação intraurbana proposta para o espaço da orla é resultante tanto de transformações macroeconômicas mais amplas como de modificações sobre as práticas relativa ao planejamento urbano no âmbito do território nacional. Para que tais transformações ocorram, no entanto, é necessário certo arranjo de fatores e agentes, os quais definem formas específicas de urbanização do presente, as quais buscam internacionalizar cidades, mas acabam gerando forte segregação urbana.

Pela análise desenvolvida no presente estudo, corroboramos com o Lojkine (1981) para quem nenhuma classe social detém o controle absoluto sobre o Estado. Concordamos também com esse autor quanto ao direcionamento majoritário das ações do Estado no sentido de favorecer os setores monopolistas do capital. Nesse sentido, podemos concluir que as formas de urbanização mercadófilas do presente, tais como aquelas relacionadas ao planejamento estratégico, se expressam através de revitalizações e conseqüentemente (re)funcionalizações de áreas desvalorizadas a partir lógicas de acumulação que, parcial ou amplamente, foram suplantadas no tempo, mas não no espaço, a exemplo e algumas regiões industriais que perderam importância. O presente trabalho mostra que a capital gaúcha se reconfigura no sentido de atualizar-se como espaço favorável à reprodução do grande capital, sendo a própria construção de novas espacialidades sobre uma parte da orla o principal meio para efetivar mais-valia. Esse processo se mostra complexo, pois apresenta diversas dimensões para se legitimar como uma forma de urbanização com validade política no âmbito da sociedade urbana.

As modificações urbanísticas caras ao capital têm permitido a atuação de diferentes agentes ligados ao setor financeiro, no sentido de reproduzir esses volumosos capitais a partir da valorização espacial sobre determinadas áreas em diferentes cidades ao redor do mundo. Tais intervenções urbanísticas têm se estabelecido por sua vez a partir de todo um esforço público, inclusive financeiro, para a dinamização econômica útil aos grandes grupos privados, gerando segregação desde a forma como esses planos estratégicos são

encaminhados e também em termos de resultados espaciais. Este processo não é novo, mesmo em Porto Alegre onde a densificação do centro da cidade, na primeira metade do século XX, evidencia isso. Entendemos que há uma radicalização desse processo na capital gaúcha e a grande fragmentação social observada na cidade associada a um contexto de ampla desarticulação política entre os grupos não monopolistas do capital, apenas mantém a “cortina ideológica” que apresenta as reformas urbanas em curso como geradoras de melhorias para todos os envolvidos.

No âmbito do Estado, representado pelo poder público municipal, se observa a tendência das últimas décadas para a constituição de planos pontuais e específicos tais como os que encaminham as obras em questão. Já o Estado na esfera federal tem atuado mais recentemente como fiador dessas obras, sendo que diversas instituições ligadas ao executivo em ambos os níveis de poder, se apresentam, no processo estudado da orla de Porto Alegre, como agentes consorciados para a reprodução do capital monopolista.

Outro item de destaque refere-se à coordenação dos promotores desse tipo de urbanização em um nível internacional. A vitória na licitação para a revitalização do Cais Mauá por parte do escritório espanhol b720 do arquiteto Fermín Vázquez que possui diversos trabalhos no contexto da revitalização catalã, bem como do escritório de Jaime Lerner, arquiteto brasileiro responsável por tornar Curitiba notória no contexto urbano brasileiro, demonstra o alinhamento do projeto da capital gaúcha com os cânones do planejamento estratégico e da cidade empreendimento.

Também se observou através do caso estudado que a dimensão paradoxal do Estado, dividido entre o desenvolvimento da socialização produtiva e o estímulo à reprodução do capital, exacerba-se no presente, colocando um instrumento útil à sociedade urbana como o Plano Diretor, em sentido estrito, e o planejamento urbano de um modo genérico, na posição de meros sinalizadores do desenvolvimento capitalista do solo urbano.

Do ponto de vista da democratização dos instrumentos de produção do espaço das cidades, observou-se que o ambiente econômico, estruturalmente desconfortável para as camadas populares, contribui para inibir a maior participação desses segmentos sociais nos fóruns criados à luz do Estatuto da Cidade para decidir, pautar ou delinear a construção do espaço urbano a partir

da realidade estudada. Assim, grupos minoritários, muitas vezes ligados ao poder econômico, têm maior margem para definir projetos urbanos marcadamente mercadofílos. Aqui se sobressaem ao menos três pontos para reflexão quanto à democratização da produção do espaço urbano:

1) Há um desajuste entre mecanismos democratizantes como o Orçamento Participativo no que toca as intervenções urbanas e outros fóruns como o Conselho do Plano Diretor em Porto Alegre no qual a abertura à participação da sociedade civil se mostra estruturalmente limitada.

2) A fragmentação dos grupos que representam os interesses da sociedade civil, em diferentes áreas da cidade, deveria ser considerada na criação de uma metodologia que instituísse um equilíbrio entre prioridades setoriais urbanas por bairros ou regiões do Orçamento Participativo, como obras voltadas ao saneamento básico, ou a construção de equipamentos de saúde e educação, de tal modo que investimentos de grande monta não se centralizem em obras como as relativas à orla central as quais, em linhas gerais, definem, do ponto de vista social, a ampliação de áreas de consumo seletivo na cidade. O atual arranjo institucional não tem nos grupos da sociedade civil diretamente envolvidos nas áreas a serem revitalizadas na capital o principal agente proponente e consultivo para as modificações espaciais que terão maior impacto em termos de uso como a revitalização do Cais Mauá e em menor grau a requalificação das áreas intermediárias entre o Cais e o Beira-Rio. Pelo contrário, esses grupos representados por moradores do centro, ou pequenos comerciantes, a partir do modelo institucional dado, não conseguem se contrapor a uma proposta solidamente constituída pelos agentes do capital e o poder público local que definem uma coalizão com grande influência política articulada em uma rede espacial de grande alcance;

3) Merece por fim a sugestão de um exame mais aprofundado sobre como se mostra desembaraçada a manipulação ideológica dada através do apelo cultural do qual se revestem as formas de urbanização capitalistas estudadas. A sofisticação estética e a defasagem paisagística em relação a outras grandes cidades estrangeiras, além de uma espécie de qualificação urbanística nivelada pela magnitude e o prestígio de times de futebol, foram alguns dos elementos que de alguma maneira facilitaram a aceitação pública quanto aos projetos analisados. A dimensão cultural, portanto, se manifestou,

mais uma vez como um dos principais estratagemas úteis ao encaminhamento de uma urbanização promovida por agentes monopolistas, no caso específico, os governantes locais, fundos públicos nacionais, empresários e agentes da mídia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADORNO, Theodor W. *Indústria cultural e sociedade*. São Paulo: Paz e Terra, 2002. 71 p.

ALMEIDA, Maria Soares de & PONTUAL, Virgínia. *Reformas urbanas nas áreas centrais de Porto Alegre e do Recife: semelhanças e particularidades*. IN: FREITAS, José F. Bernardino. *Diálogos: urbanismo BR*. Vitória, ES: EDUFES, 2010. P. 63 – 96.

ALLET, Marcelo. *Entrevista sobre o relatório Orla*. Porto Alegre, 2010.

_____. *RELATÓRIO ORLA: Condições Atuais, Possibilidades e Instrumentos para a Qualificação Urbana e o Resgate da Orla de Porto Alegre*. Secretaria de Planejamento Municipal de Porto Alegre, maio de 2006. p. 68 Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/default.php?p_secao=151> Acesso em: 11 de fevereiro de 2010.

ALONSO, José Antonio Fialho. *A economia dos serviços na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA): uma primeira leitura*. Estudo da Dinâmica das Atividades Terciárias na RMPA, 17 de outubro de 2008. Disponível em: <fee.tche.br/sitefee/pt/content/publicações/pg_tds_detalle.php?ref=003> Acesso em: 10 de maio de 2011.

_____. *Gênese e Institucionalização da Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA)*. IN: ALONSO, José Antonio Fialho. MAMMARELLA, Rosetta & BARCELLOS, Tanya M. de. *Território, economia e sociedade: transformações na Região Metropolitana de Porto Alegre*. Porto Alegre: FEE, 2009a. P. 373-396.

_____. *O papel das atividades terciárias no desenvolvimento econômico*. IN: ALONSO, José Antonio Fialho. MAMMARELLA, Rosetta & BARCELLOS, Tanya M. de. *Território, economia e sociedade: transformações na Região Metropolitana de Porto Alegre*. Porto Alegre: FEE, 2009b. P. 15 - 52.

_____. *O papel do IPTU face às transformações na economia de Porto Alegre*. Indicadores Econômicos, FEE, Volume 19, número 3, 1991. Disponível em: <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/viewArticle/503>> Acessado em: 15 de maio de 2011.

ARANTES, Otilia. *Uma estratégia fatal*. IN: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos. & MARICATO, Hermínia. (Org.) *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 2 ed. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2000. p. 11 – 74.

ARUGUETE, Natalia. *David Harvey: “A crise capitalista também é de urbanização”* IN: Carta Capital, 19 de janeiro de 2011, p. 12.

BAENINGER, Rosana. *Redistribuição especial da população e urbanização*:

mudanças e tendências recentes. IN: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Orgs.) *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: UNESP: ANPUR, 2003, p. 271-288.

BANK, Justin. *World Trade Center victims*. IN: Factcheck.org, 2 de março de 2008. Disponível em: <<http://www.factcheck.org/2008/03/world-trade-center-victims/>> Acesso em: 12 de janeiro de 2011.

BARLOW, Maude e CLARK, Tony. *Ouro Azul*. São Paulo: M. Books, 2003, p. 331.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. 360 p.

BERMÚDEZ, Ismael. *En la Ciudad, una de cada diez familias vive en casas precarias*. Buenos Aires, Clarin, 1 de janeiro de 2011, p. 15.

BERNARDELLI, Maria Lucia Falconi da Hora. *Reestruturação sócioespacial e a segregação da vivenda: os casos de Santiago do Chile, Medonça e Buenos Aires*. Scripta Nova, **REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES** Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98

Vol. VII, núm. 146(134), 1 de agosto de 2003. Disponível em: <[ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(134\).html](http://ub.edu/geocrit/sn/sn-146(134).html)> Acessado em: 16 de maio de 2011.

BOBBIO, Norberto. MATTEUCCI, Nicola. PASQUINO, Gianfranco. *Dicionário de política*. 13. ed. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010. Vol. 4. 674 p.

BOHRER, Maria Dalila. *O aterro Praia de Belas e o aterro do Flamengo*. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura, Porto Alegre, BR-RS, 2001. 220 p.

BONES, Elmar. *O alvo é a orla*. Jornal Já (Edição especial), Porto Alegre, número 395, agosto de 2009. 8 p.

BRANCO FILHO, Cícero Castello. *A orla do Lago no município de Porto Alegre-RS: análise ambiental urbana e proposta de revitalização*. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre, BR-RS, 2005. 174 f.

BRASIL. *Portal Transparência: Copa de 2014/Porto Alegre/Estádio José Pinheiro Borda (Beira-Rio)*, 2010. Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/porto-alegre/estadio/>> Acesso em: 10 de março de 2011.

BRASIL, Flavia de Paula Duque e QUEIROZ, Luiza Sabino. *Gestão metropolitana e participação: uma análise do conselho deliberativo metropolitano de RMBH*. IN: REVISTA ELETRÔNICA E-METROPOLIS, número

1, ano I, maio de 2010. p. 6-20. Disponível em: <issuu.com/emetropolis/docs/emetropolis_n01> Acessado em: 2/06/2011

BROUDEOUX, Anne-Marie. *Mega eventos: o futuro do planejamento ou o planejamento como futuro?* Revista E-Metropolis, número 3, ano I, dezembro de 2010. p. 29-34. Disponível em: <issuu.com/emetropolis/docs/emetropolis_n03> Acessado em: 18/05/2011

CAPEL, Horacio. *El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado 'modelo Barcelona'* IN: Scripta Nova. Universidad de Barcelona. ISSN: 11389788. Depósito legal: B 21.741.98 Vol. XI, núm.233, 15 de febrero de 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole: A fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo, SP: Contexto, 2001. 368 p.

CDC. *Deaths in World Trade Center Terrorist Attacks — New York City, 2001*. Morbidity and Mortality Weekly Report, 11 Sept 2002. Disponível em: <<http://wonder.cdc.gov/wonder/help/CMF/Deaths%20in%20World%20Trade%20Center%20Terrorist%20Attacks%20---20New%20York%20City,%202001.htm>> Acesso em: 12 de janeiro de 2011.

CIDADE, Centro de Acessória e Estudos Urbanos. De olho no orçamento. Porto Alegre, ano 13, n. 29 outubro de 2010.

CIGANA, Caio. *Padrão alto, oferta baixa*. Porto Alegre: Zero Hora, 6 de fevereiro de 2011, (Caderno Dinheiro) p. 6

CLARIN. *Ciudades y regiones al borde de la quiebra*. Buenos Aires, (iEco) 1 de janeiro de 2011. P. 24.

CORSO, Mario. *Até a pé nos iremos pela glória do desporto regional ou as bandeiras que nos restam*. Novo Hamburgo, Jornal ABC Domingo, 10 junho de 2007.

CORTES, Soraya Vargas. & SILVA, Marcelo Kunrath. *Sociedade civil, instituições e atores estatais: o que condiciona a ação de atores sociais em fóruns participativos?* IN: ALONSO, José Antonio Fialho. MAMMARELLA, Rosetta & BARCELLOS, Tanya M. de. *Território, economia e sociedade: transformações na Região Metropolitana de Porto Alegre*. Porto Alegre: FEE, 2009. P. 397 – 421.

DUPAS, Gilberto. *O mito do progresso*. São Paulo: Novos estudos - CEBRAP, n. 77. 2007. pp. 73-89.

ELY, Marcio Bins. *Diretrizes de Desenho Urbano para Orla Central*. Porto Alegre. Sec. do Planejamento Municipal, 8 de agosto de 2010. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/spm/default.php?p_secao=151 Acessado em: 15 de março de 2011.

FERU – Fórum Estadual de Reforma Urbana. *Manifesto do FERU – RS propondo alternativas ao Projeto de Lei da Prefeitura de Porto Alegre que cria Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS), para os inscritos no Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMC) e para os reassentamentos envolvendo a Copa de 2014 na capital.* Obtido em dezembro 2010.

FIALHO, Daniela Marzola. *Uma leitura sensível da cidade: cartografia urbana.* IN: Nuevo mundo, mundos nuevos, Coloquios, 2007, Puesto en línea el 12 mars 2007. Disponível em: <<http://nuevomundo.revues.org/index3698.html>> Acesso em: 13 de fevereiro de 2011.

FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna.* São Paulo: Martins Fontes, 1997. 470 p.

FURTADO, Carlos Ribeiro. *Gentrificação e (re)organização urbana no Brasil : o caso de Porto Alegre (1965-1995).* Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Porto Alegre, BR-RS, 2003. 249 p.

GARCIA, Adriana Schonhofen. *A revitalização do Cais Mauá e pontos preocupantes.* 14 de agosto de 2010. Disponível em: <<http://www.portoimagem.com/colunistas/adriana/adriana-sg-001.html>> Acesso em: 15 de Janeiro de 2011.

GIACOMET, Luciane. *Revitalização portuária: caso Puerto Madero.* Dissertação de Mestrado, Porto Alegre: Propur, 2008. 191 p.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. *A condição urbana : ensaios de geopolítica da cidade.* 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil; 2006. 304 p.

GREENSTEIN, Rosalind; SABATINI, Francisco. & SMOLKA, Martim. *Segregación espacial urbana: fuerzas, consecuencias y respuestas normativas* IN: Land Lines, number 6, November 2000. Disponível em: <lincolninst.edu/pubs/950_Segregación-espacial-urbana—fuerzas-consecuencias-y-respuestas-normativas->> Acesso em: 13 de maio de 2011.

HAHN, Carlos. *Porteiras fechadas no Harmonia.* Porto Alegre, ZERO HORA, número 15747, 3 de outubro de 2008. Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/zerohora/jsp/default2.jsp?uf=1&local=1&source=a2215240.xml&template=3898.dwt&edition=10812§ion=1054>> Acesso em: 15 de janeiro de 2010.

HARVEY, David. *A justiça social e a cidade.* São Paulo: Hucitec; 1980. 291 p.

_____. *A produção capitalista do espaço.* São Paulo: Annablume, 2005. 251 p.

_____. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.* 2. ed. São Paulo: Loyola; 1993. 349 p.

_____. *Espaços de esperança*. 3 ed. São Paulo: Loyola, 2009. p. 382

LERNER, Jaime. *Acupuntura urbana*. 3 ed. Rio de Janeiro: Record, 2005, p. 137.

_____. *Currículo profissional* IN: Jaime Lerner Arquitetos Associados, Curitiba, 2011. (Página eletrônica). Disponível em: <<http://arquitetos.jaimelerner.com/a/jaime-lerner/>> Acesso em: 2 de maio de 2011.

JESUS, Gilmar Mascarenhas de. *Várzeas, operários e futebol: uma outra geografia*. IN: Revista eletrônica do Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Fluminense - Geographia, n. 4 v 8. 2002. Disponível em: <uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/viewArticle/90> Acesso em: 4 de novembro de 2010.

JORNAL DA RECORD. *Iniciativa privada financia reformas de estádios de Curitiba e Porto Alegre para copa de 2014*. Do Jornal da Record, 3 de junho de 2011. Disponível em: <esportes.r7.com/futebol/noticias/iniciativa-privada-financia-reformas-de-estadios-de-curitiba-e-porto-alegre-para-a-copa-de-2014-2011603.html> Acessado em: 11 de setembro de 2011.

KOCH, Mirian Regina. *Os empreendimentos e o mercado imobiliário na tipologia construtiva "condomínios residenciais horizontais"*. IN: ALONSO, José Antonio Fialho. MAMMARELLA, Rosetta & BARCELLOS, Tanya M. de. *Território, economia e sociedade: transformações na Região Metropolitana de Porto Alegre*. Porto Alegre: FEE, 2009. P. 244 – 322.

KUHN, Eugenia Aumond. *Intervenção na ponta do Gasômetro: um projeto*. In: Arqtexto, n.5 (2004), p. 60-65.

LANZARINI, Júlio César R. *Adoção de áreas verdes de Porto Alegre (RS): experiências de parceria*. Trabalho de conclusão(graduação) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Bacharelado em Geografia, Porto Alegre, 2008. 74 f.

LE CORBUSIER. *Planejamento urbano*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva; 1971. 203 p. : il.

LEFEBVRE, Henri. *A cidade do capital*. Rio de Janeiro DP & A, 1999. 180 p.

_____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG; 2002. 178 p.

_____. *El Derecho a la ciudad*. Edicions 62, Barcelona, 2 ed, 1973. 169 p.

LENIN, Vladimir Ilitch. *O imperialismo: fase superior do capitalismo*. 3 ed. – São Paulo: Centauro. 2005, p. 130.

LEVY, Maurício. *Usina do Gasômetro completa 80 anos com mostra histórica*. Jornal do Centro. Porto Alegre, RS – Ano XI – Edição 133 – abril de 2009. 6 – 7

p.

LOJKINE, Jean. *O Estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1981. 337 p.

LOMBORG, Bjørn. *O ambientalista cético : revelando a real situação do mundo*. 6. ed. Rio de Janeiro: Elsevier; 2002. 541p. : il.

MACHADO, Andréa Soler. *A borda do rio em Porto Alegre: arquiteturas imaginárias, suporte para a construção de um passado*. In: Arqtexto N. 5 (2004). pp. 66-81.

MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1968-1983. 3 v. em 6

MATTOS, Carlos A. de. *Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas*. IN: LEMOS, Amália Inês G. d; ARROYO, Mónica; SILVEIRA, Maria Laura (orgs.). *América Latina: cidade, campo e turismo*. Buenos Aires: CLACSO; São Paulo: USP, 2006. (41-73).

MEDEIROS, Martha. *A Big Apple*. Porto Alegre, Zero Hora, 14 de outubro, 2010, p. 2.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. & ALMEIDA, Maria Soares de. *Origem da verticalização no processo de modernização das cidades de Porto Alegre e Vitória*. IN: FREITAS, José F. Bernardino. *Diálogos: urbanismo BR*. Vitória, ES: EDUFES, 2010. P. 95 – 124.

MENDONÇA, Sonia. *A industrialização brasileira*. São Paulo: Editora Moderna, 1995. P. 88.

MENEGAT, Rualdo. *Ciência cidadã, democracia e territorialidade: por uma epistemologia urbana*. In: MENEGAT, Rualdo. & ALMEIDA, G. (Orgs.) *Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental nas cidades : Estratégias a partir de Porto Alegre*. Porto Alegre, Ed. UFRGS. 2004. p.289-300 : il.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Como anda Porto Alegre*. Brasília: Ministério das Cidades, 2008. 193 p.

MORSE, Richard M. *La investigación urbana latinoamericana: tendencias e planteos*. Buenos Aires, Ediciones S.I.A.P. 1971. 196 p.

NAPOLITANO, Giuliana. *O Brasil na Elite mundial*. IN: Revista Exame edição eletrônica n. 971, 30 de junho de 2010. Disponível em: <exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/0971/capa/noticias/brasil-elite-mundial-576261> Acesso em: 4 Novembro de 2010.

NUNES, Denise. *Economia*. Correio do Povo, 24 e 25 de dezembro de 2010, p. 10.

PESAVENTO, Sandra J. *O espetáculo e a rua*. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 1996.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE – PMPA. *Histórico Porto Seco*. Procempa, 2011. Disponível em: <http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:T7PCnCopX_8J:lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/cs/usu_doc/historico_porto_seco.doc+1986+e+alterado+em+1994+pela+Lei+Complementar+n%C2%BA+324&hl=pt-BR&gl=br&pid=bl&srcid=ADGEEShyaXAyqKKDma0h_mWWhiP1cEUOVYe0zFI7JEEUQcJultW9GYsWhjusNCBTXpg4Cz6actob1W4W0BIVp6DFbMzfOKRKYPk2yFTIfX-idRZquWbVPESKi4oPdYjpllz--fWmxjdu&sig=AHIEtbTTLkc1Jv34k4wRwhoLBSb3HntkBw> Acessado em: 31 de maio de 2011.

_____. *Livraria vai instalar um espaço cultural no Cais Mauá*. Notícias da PMPA, 22 de março 2011. Disponível em: <2portoalegre.rs.gov.br/portal_pmpa_cidade/default.php?p_noticia=39322> Acessado em: 18/05/2011.

_____. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental*. Porto Alegre: PMPA, 1999. p. 120

PRESTES, Felipe. *Governo assina contrato de revitalização do Cais Mauá em Porto Alegre*. IN: SUL21, 23/12/2010. Disponível em: <<http://sul21.com.br/jornal/2010/12/governo-assina-contrato-para-revitalizacao-do-cais-maua-em-porto-alegre/>> Acesso em: 21 de março de 2011.

RADIO GAÚCHA & CLIQUE ESPORTES. *Odone revela impasse para Beira-Rio receber investimento do BNDS*. 18/09/2009 Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/especial/rs/atlantida-fm/19,472,2657697,Odone-revela-impasse-para-o-Beira-Rio-receber-investimento-do-BNDES.html>> Acesso em: 21 de Janeiro de 2011.

RECH, Eduardo. *O porto é para receber embarcações*. Porto Alegre, Jornal do Centro, Ano XII – Edição 149 – Julho de 2010.

REPORTE IMOBILIARIO, *Puerto Madero: Va por más*. Buenos Aires, 2007. Disponível em: <<http://www.reporteinmobiliario.com/nuke/article365-puerto-madero-va-por-mas.html>> Acesso em: 21 de março de 2011.

REZENDE, Vera. *Planejamento urbano e ideologia : quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; 1982. 126 p.

RODRIGUES, Maria Lucia Estrada. *Produção do espaço e produção industrial*. São Paulo. Edições Loyola, 1983. p. 153.

RUCKERT, Aldomar. *O Processo de Reforma do Estado e a Política Nacional de ordenamento Territorial*. IN: MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. *Para pensar uma política nacional de ordenamento territorial: anais da Oficina*

sobre a *Política Nacional de Ordenamento Territorial*. Brasília, 13-14 de novembro de 2003 / Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional (SDR). – Brasília:MI, 2005. p. 31 a 40.

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

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

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. *A cidade como um jogo de cartas*. São Paulo: Projeto; 1988. 192p. : il.

SANTOS, M. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001. 473 p.

_____. *Por uma economia política da cidade : o caso de São Paulo*. São Paulo : Hucitec, : Educ, 1994. 145 p.

_____. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 18. ed. Rio de Janeiro: Record; 2009. 174 p.

_____. *Urbanização brasileira*. São Paulo, Edusp, Ed. 2008. 174 p.

SASSEN, S. *The global city: New York, London, Tokio*. Princeton: Press Princeton. 2ed. 1991. 447 p.

SATTHELWAITE, D. *Como as cidades podem contribuir para o desenvolvimento sustentável*. IN: MENEGAT, Rualdo & ALMEIDA, G. *Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental nas cidades: estratégias a partir de Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004. 422 p.

SCHVASBERG, Benny. *Tendências e problemas da urbanização contemporânea no Brasil*. IN: CASTRIOTA, Leonardo Barci (org.) *Urbanização brasileira: redescobertas*. Belo Horizonte, C/Arte, 2003. p. 43-63.

SCOTTI, Ester & OLIVEIRA, Leonardo. *Aprovado projeto Gigante para Sempre*. IN: Notícias da Câmara Municipal de Porto Alegre, 29 de dezembro de 2008. Disponível em: <http://www2.camarapoa.rs.gov.br/default.php?reg=7974&p_secao=56&di=2008-12-29> Acesso em: 21 de março de 2010.

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

SERRA, Elías Mas. *Plan estratégico o estrategia para un discurso?: El caso de Bilbao*. IN: Scripta Nova – Revista Eletrónica de Geografía y Ciencias Sociales.

Universidad de Barcelona. Vol. XIV, número 328, 1 julho de 2010. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-328.htm>> Acesso em: 12 de janeiro de 2011.

SIMÕES JR, José Geraldo. *O ideário dos engenheiros e os planos realizados para as capitais brasileiras ao longo da primeira república*. IN: Arqtextos 090.3 ano 8 nov. 2007. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/09.090/190> Acesso em: 21 de janeiro de 2011.

SIMON, Gilberto. *ZH: Capital de cara nova: câmara aprova prédios de até 33 andares no cais*. Publicado 22/12/2009. Disponível em: <<http://portoimagem.wordpress.com/2009/12/22/zh-capital-de-cara-nova/>> Acesso em: 08 de janeiro de 2010

SINDUSCON – RS. *XIII censo do mercado imobiliário de Porto Alegre, imóveis novos*. Porto Alegre, 2010. Disponível em: <http://www.sinduscon-rs.com.br/site/imagesdin/89_XIII%20CENSO_site.pdf> Acessado em: 2 de maio de 2011.

SMITH, Neil. & WILLIAMS, Peter. *Alternatives to orthodoxy: invitation to a debat*. IN: SMITH, Neil & WILLIAMS, Peter (Orgs). *Gentrification of the city*. Winchester: Allen & Unwin, 1986, p. 1-14.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. *A cidade-região de Porto Alegre: análise da desconcentração metropolitana no Rio Grande do Sul*. Natal, RN. Seminário Nacional de Governança Urbana e Desenvolvimento Metropolitano, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2010. Disponível em: <CCHLA.ufrn.br/seminariogovernanca/cdrom/st1_Paulo_Roberto_Soares.pdf> Acessado em: 12 de setembro de 2011.

SOUZA, Célia Ferraz de. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. Porto Alegre: Editora Ufrgs, 2007. 123 p.

SOUZA, Célia Ferraz de. & FREITAS, José F. Bernardino. *Os portos e a modernização das cidades brasileiras no início do século XX: Porto Alegre e Vitória*. IN: FREITAS, José F. Bernardino. *Diálogos: urbanismo BR*. Vitória, ES: EDUFES, 2010. P. 21- 62.

SOUZA, Felipe Silveira de. *O Espaço público contemporâneo: a complexidade vista a partir de parques urbanos de Porto Alegre*. Dissertação (mestrado) Instituto de Geociências. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. [122f.] : il.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas*. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. 556 p.

_____. *O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-*

espacial nas metrópoles brasileiras. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. P. 366.

SOUZA, Nelson Rosário de. *Planejamento urbano em Curitiba: saber técnico, classificação dos cidadãos e partilha da cidade*. IN: Revista de Sociologia e Política, n. 16 de Junho de 2001. Disponível em: <observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/Geografiasocioeconomica/Geografiapolitica/12.pdf> Acessado em: 13 de maio de 2011.

TARTARUGA, Ivan Gerardo Peyré. *Análise geográfica do orçamento participativo de Porto Alegre*. [Trabalho de conclusão] Porto Alegre: UFRGS.; 1999. [58] f.

TIMMERS, Juliano da Costa Machado. *Estudo sobre usos de praças públicas do bairro Rubem Berta em Porto Alegre* [Trabalho de conclusão] Porto Alegre: UFRGS. ; 2007. [48] f. : il.r

VAINER, Carlos. *Pátria, empresa e mercadoria* IN: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos. & MARICATO, Hermínia. (Org.) *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 2 ed. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2000. P. 75 – 104.

VILLAÇA, Flavio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2 ed. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 2001. 373 p.

ZERO HORA. *Criada na Vila Chocolateiro, Andressa comemora mudança: "Espero muitas coisas boas"*. Porto Alegre, 12 de maio de 2011. Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/zerohora/jsp/default.jsp?uf=1&local=1§ion=Geral&newsID=a3308176.xml>> Acessado em: 15 de maio de 2011.

_____. *Proposta espanhola para o Cais*. Porto Alegre, 9 de outubro de 2010, p. 32.