

TESIS DOCTORAL

NEOLIBERALISMO Y COMUNES
URBANOS EN PROCESOS DE
REGENERACIÓN DE FRENTES
MARÍTIMO-PORTUARIOS

Autor: Mauro Castro Coma

Directores: Ismael Blanco Fillola, Marc Parés Franzí

Programa: Doctorat en Polítiques Públiques i
Transformació Social

Departamento: Institut Universitari de Govern i
Polítiques Públiques (IGOP)

DICIEMBRE, 2015

ÍNDICE

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN	4
Abstract	5
1.1 Planteamiento del problema	7
1.2 Objetivos y preguntas de investigación	11
1.3 Metodología	17
1.3.1 Diseño de la investigación	
1.3.2 Selección de casos	
1.3.3 Herramientas metodológicas	
1.3.4 Entrevistas realizadas	
1.3.5 Posiciones éticas: investigación militante	
1.4 Resumen global de la tesis	26

CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO	30
2.1 El neoliberalismo: aportaciones y límites de una noción clave de los estudios urbanos	31
2.1.1 Neoliberalismo como proceso, híbrido, contextual y abigarrado	
2.1.2 Neoliberalismo no es menos Estado, sino otro Estado	
2.1.3 La <i>espacialidad</i> y <i>geografías</i> del neoliberalismo	
2.1.4 La periodización	
2.2 Límites de la literatura del urbanismo Neoliberal	41
2.3. Definiendo nuestro marco analítico: “el neoliberalismo realmente existente”	44
2.3.1 Agencia/estructura	
2.3.2 Local/Global	
2.3.3 Las geografías del ‘neoliberalismo realmente existente’	
2.3.4 Cómo viajan las políticas	
2.3.5 Urbanismo neoliberal y crisis	
2.4 La regeneración de los frentes marítimos	57
2.4.1. La movilidad de políticas: la “Rousificación” como modelo	
2.4.2. La globalización de los grandes proyectos urbanos	
a. Intervenciones focalizadas territorialmente, “áreas de oportunidad”	
b. Intervenciones con una mirada y vocación global	
c. Políticas de regeneración lideradas por el mercado y orientadas al crecimiento	
d. Políticas articuladas bajo los principios de “gobernanza más allá del Estado”	
e. La “excepcionalidad” de los mega proyectos	
2.5 Bibliografía	75

CAPÍTULO 3. ARTÍCULOS	83
Artículo 1. Comunes urbanos: de la gestión colectiva al derecho a la ciudad	84
Artículo 2. Del sueño Olímpico al Proyecto Maravilha. El 'eventismo' como catalizador de la regeneración a través de Grandes Proyectos Urbanos	119
Artículo 3. Comunes urbanos y cercamientos en la ciudad neoliberal. El caso del Port Vell	157
Artículo 4. Ultra-neoliberal urban development in Spain and Greece. The case of Hellinikon Airport in Athens and Port Vell in Barcelona	192

CAPÍTULO 4. CONCLUSIONES	227
4.1 El neoliberalismo como “urbanismo de excepción” 4.1.1 El estado de emergencia Olímpico 4.1.2 Crisis y la “doctrina de choque” 4.1.3 El Puerto como laboratorio Neoliberal	230
4.2- La crisis como una nueva fase de profundización neoliberal	240
4.3 La neoliberalización urbana es impugnada mediante la producción y defensa de los comunes urbanos	244
4.4 Futura agenda de investigación	250
4.5 Bibliografía	252

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

ABSTRACT

Durante las últimas décadas hemos asistido a cambios profundos en el terreno del gobierno local y las políticas públicas urbanas en todo el mundo. Los proyectos de regeneración de los frentes marítimos y portuarios, un componente habitual en la agenda de las políticas urbanas, son un claro ejemplo de ello.

A lo largo y ancho del planeta se observa una tendencia de cambio hacia formas más empresariales en el gobierno de lo urbano, una creciente desregulación de la planificación urbanística en favor de grandes proyectos focalizados y liderados por el sector privado y una mercantilización y cercamiento de recursos comunes como la vivienda o el espacio público. Estas dinámicas, estrategias y prácticas han sido comúnmente asociadas al neoliberalismo y han sido agrupadas por la literatura bajo el concepto de “neoliberalismo urbano” (Peck y Tickell, 2002; Brenner y Theodore, 2002)

El propósito de esta tesis doctoral es evaluar críticamente cómo las políticas neoliberales han dado forma a ciudades del Sur de Europa y América Latina en las últimas décadas; en qué medida este urbanismo neoliberal se ha visto profundizado ante la excepcionalidad de la crisis financiera; y qué respuestas y formas de acción ciudadana han emergido suponiendo un desafío a este urbanismo neoliberal de cara a crear una ciudad más justa.

Esta investigación se centra en la experiencia de reestructuración de los frentes marítimos y de las antiguas áreas portuarias de dos grandes ciudades, Barcelona y Rio de Janeiro, casos de estudio desde los que abordaremos la especificidad geográfica del proceso de neoliberalización urbana y su vinculación con la crisis.

Barcelona, pionera en su momento en este tipo de iniciativas en el Estado Español con la transformación del Port Vell, se ha convertido en una referencia a nivel internacional. Rio de Janeiro, aprovechando la realización de los Juegos Olímpicos en la ciudad, está

inmersa en la actualidad en una ambiciosa operación de renovación de su fachada marítima a partir del Proyecto Porto Maravilha, en lo que vendría a ser un ejemplo paradigmático de los denominados grandes proyectos de desarrollo urbano.

Tomando como punto de partida estos casos, en la segunda parte de la investigación, nos interesa aportar una nueva comprensión sobre los procesos de oposición al urbanismo neoliberal a partir del emergente marco teórico de los “comunes urbanos”. Entenderemos con ello los procesos de defensa, reapropiación y gestión comunitaria de los recursos frente a los procesos de cercamiento del neoliberalismo. La tensión dialéctica entre ambos procesos - cercamientos y comunes urbanos - constituye una de las bases sobre las que se ancla la investigación. Sin embargo, estos movimientos no son meramente reactivos o de defensa, sino productivos en el sentido de generación de nuevas formas de gestión, cuidado y sostenibilidad de los recursos urbanos. De esta manera, queremos abordar la nueva imaginación política que surge de la composición de tales antagonismos y su contribución potencial a formas de gobernanza urbana post-neoliberales.

1.1 Planteamiento del problema

El desarrollo urbano de las fachadas marítimo-portuarias de Barcelona (el Port Vell) y Rio de Janeiro (proyecto “Porto Maravilha”) ha seguido un patrón que recuerda a ciudades de todo el mundo. Las reformas han supuesto la aparición de una agencia de desarrollo de propósito especial, la transferencia de poderes de planeamiento fuera del ámbito del gobierno local, un papel de liderazgo de los promotores privados y el despliegue de proyectos lucrativos focalizados e intensivos para impulsar el mercado inmobiliario y la economía en general.

En ambos casos, la centralidad económica de estas áreas ha incentivado su papel como palancas de acumulación y la priorización de políticas urbanas destinadas a atraer inversiones y capital en el territorio, generado, entre otros efectos, el desplazamiento de las clases populares de los centros históricos y una creciente mercantilización y transformación de los derechos comunes en derechos privados, como puede ser el derecho al espacio público.

Se trata de diferentes versiones de una historia recurrente, que ha tenido lugar en ciudades en todo el mundo a lo largo de las últimas décadas, un relato que ha sido capturado a partir de conceptos como urbanismo empresarial (Harvey, 1989) “neoliberalismo” (Peck y Tickell, 2002; Brenner y Theodore, 2002) y más recientemente “cercamientos urbanos” (Harvey, 2013; Hodgkinson, 2012).

Sin embargo, no sería posible aplicar a priori estas teorías sobre el proceso de neoliberalización urbana a los casos brasileño y catalán y comentar resultados probables. Tal y como plantean diversos autores, el neoliberalismo en tanto fenómeno abstracto o absoluto no existe, sino que debe ser abordado a partir de experiencias específicas, en las que éste cobra forma y se actualizan (Brenner, Peck y Theodore 2010). En este sentido, el análisis del propio proceso de neoliberalización a partir de grandes proyectos urbanos en los frentes marítimos de Barcelona y Rio de Janeiro

permite una vía de entrada para el análisis sobre la evolución y genealogía del neoliberalismo.

Por otro lado, las ciudades no sólo se han convertido en lugares privilegiados de la acumulación de capital sino que también son espacios importantes de protesta contra la desposesión y una base para la expresión de proyectos democráticos. Tanto en Barcelona como en Rio de Janeiro se han producido movimientos de oposición contra los supuestos efectos indeseados de estas operaciones, movilizaciones que ilustran el deseo de los ciudadanos de obtener una mayor influencia sobre la política urbana y de recuperar el control de aquellos recursos en proceso de privatización.

Consideramos que salvo algunas excepciones (Merrifield, 2002; Leitner et al, 2007; Mayer, 2007; Davies y Ndlela, 2015), la dimensión de la 'praxis' en la literatura sobre la neoliberalización de la ciudad ha recibido poca atención. Por otro lado, se ha tendido a minimizar la capacidad de la agencia local para influir y transformar las relaciones de poder existentes, subestimando las tendencias contrahegemónicas dentro de las ciudades, así como los esfuerzos de los gobiernos municipales para probar caminos alternativos de desarrollo.

En este sentido, los estudios sobre el neoliberalismo urbano pueden verse enriquecidos mediante el diálogo y la incorporación en sus análisis de las reflexiones provenientes de los estudios sobre los comunes (o lo común) y su relación antagonista con el neoliberalismo y los nuevos cercamientos. Éste es tanto un debate como un campo de estudio en evolución, recientemente utilizado tanto por académicos como por los propios movimientos sociales (Harvey, 2013; De Angelis, 2004).

Esta perspectiva puede impulsar las fronteras de la teoría urbana de manera importante. Por un lado, contribuyendo a superar visiones del urbanismo neoliberal excesivamente “capitalocéntricas” y que descuidan la agencia de los desposeídos en la conformación del proceso urbano. Por otro lado, permitiendo abordar el proceso de privatización y

cercamiento de los comunes urbanos como elementos clave de transformación de la economía política urbana en el neoliberalismo. Esta cuestión se ha vuelto más acuciante a la luz de los procesos de desposesión que se desarrollan actualmente en casi todas las ciudades europeas del sur global, a raíz de la fusión de la crisis financiera con el conjunto de medidas de austeridad y rectitud fiscal.

Por último, consideramos que la fase actual de desarrollo urbano debe abordarse en el contexto específico de las secuelas de la crisis. En este sentido, veremos como varía la forma de urbanismo neoliberal en juego aquí, situándolo dentro de un momento particular en el ciclo de desarrollo urbano. De este modo, queremos contribuir empíricamente a los debates sobre la transformación del desarrollo urbano en el contexto de la crisis financiera.

En resumen, esta tesis doctoral aborda un conjunto de temáticas que han dominado gran parte de la literatura reciente de los estudios urbanos: las dinámicas, espacialidades y temporalidades de la llamada neoliberalización de la gobernanza local y las resistencias que este proceso ha generado. Queremos destacar la existencia de diferencias según las especificidades locales, las estructuras institucionales, y sobre todo, las prácticas de oposición y resistencia que se dan en cada caso.

Una característica compartida por estos proyectos de regeneración es su ubicación en un entorno singular: el frente marítimo y portuario. Por un lado, se trata de un entorno privilegiado con un alto potencial estratégico para la transformación postfordista de las ciudades. A su vez, por su posición estratégica constituyen una jugosa oportunidad de negocio por parte de un sector privado consciente de sus ventajas. Son espacios privilegiados para el proceso de acumulación, especialmente para los sectores turístico e inmobiliario. Esto deriva en una mayor presión que ejerce el capital, y en consecuencia una mayor intensidad de las políticas neoliberales. Estos factores explicarían en buena medida que estos entornos hayan estado sujetos a grandes proyectos de reforma liderados por el sector privado en ciudades portuarias a nivel global.

Por otro lado, se trata espacios “frontera” con un estatuto y naturaleza exclusiva y un ecosistema urbano (el litoral marítimo) donde los derechos de propiedad colectiva prevalecen sobre los derechos de la propiedad privada. Aunque de diferentes formas según los países y a través de diferentes legislaciones (como la figura legislativa del dominio público), estas zonas suelen estar sujetas a marcos regulatorios que formalizan los atributos cívicos y comunitarios de recursos considerados comunes (patrimonio, espacio público, paisaje) y que los ata inalienablemente a sus usuarios y al territorio como un recurso colectivo compartido¹.

Estos elementos, hacen de los frentes marítimos y portuarios no sólo “áreas de oportunidad” para el desarrollo de una agenda urbana de carácter neoliberal, sino también “espacios en disputa”. En ellos se experimenta una de las contradicciones centrales de la ciudad capitalista: el territorio urbano como un espacio de acumulación de capital, frente a lo urbano como un lugar para el valor de uso de los residentes y de la comunidad, que incluye la preservación del patrimonio, la identidad, el medio ambiente. Entre concepciones del territorio como un recurso colectivo compartido que debe ser gestionado de forma sostenible, y no privativa, se enfrentan a las operaciones encaminadas a la búsqueda del beneficio privado. Los frentes marítimos por tanto son un emplazamiento idóneo para estudiar cuestiones relacionadas con la neoliberalización de lo urbano así como para abordar el papel que juegan las comunidades en la gestión de recursos comunes urbanos.

¹ En este sentido, recientemente, existe una creciente presión a las autoridades portuarias alrededor del mundo para encontrar formas de utilizar más eficientemente los activos de puerto (como los puertos históricos) no sólo en términos económicos, sino también sociales, así como medioambientales. Este punto está bien ilustrado por el último 'código de conducta', emitido por la Autoridad Europea de Organización de Puertos Marítimos (ESPO, 2010, p. 27 citado en T.A. Daamen, I. Vries 2013) que exhorta a todas las autoridades responsables a cambiar "el paradigma de desarrollo" para que se tengan en cuenta otras dimensiones y que no acojan sólo las demandas “económicamente más satisfactorias” sino que gestionen también las necesidades de uso para las actividades colectivas de la sociedad local en el espacio.

1.2 Objetivos y preguntas de investigación

El objetivo central de esta tesis es abordar los procesos de regeneración urbana de los frentes marítimos en el contexto del urbanismo neoliberal y la creciente competitividad entre ciudades y las formas de conflicto y resistencia ciudadana que este proceso genera.

De forma más específica, se plantean los objetivos siguientes:

- a. Por un lado, queremos **investigar el proceso de neoliberalización de las políticas urbanas en ciudades periféricas** y en un contexto de crisis. Nos interesa destacar cómo los patrones de cambio difieren en distintos países y regiones, y reconocer las lógicas cambiantes del neoliberalismo en ciudades del Sur de Europa y de América Latina.
- b. En segundo lugar, consideramos **las consecuencias de la actual crisis económica** mundial para las políticas y la gobernanza urbana. Queremos abordar en qué medida este contexto ha reforzado los discursos neoliberales, qué respuestas alternativas a la crisis están surgiendo, con qué contenidos y con qué consecuencias.
- c. Por último queremos **profundizar en las formas de resistencia y los movimientos urbanos de protesta** que desde la sociedad civil se confrontan con la urbanización neoliberal y en qué medida éstos pueden tener consecuencias transformadoras. En este sentido, queremos aportar una nueva comprensión sobre los procesos de oposición al urbanismo neoliberal a partir del emergente marco teórico de los los “comunes urbanos” y los “nuevos cercamientos”.

Estos objetivos se enmarcan dentro de algunos de los grandes retos analíticos presentes en el debate contemporáneo sobre el neoliberalismo urbano. El **primer objetivo** hace

referencia a la comprensión de las dinámicas, espacialidades y temporalidades de la llamada "neoliberalización" de la gobernanza local en ciudades periféricas.

El papel estratégico de las ciudades en la geografía del neoliberalismo ha sido ampliamente estudiado por diferentes académicos. No obstante, gran parte de este trabajo se ha concentrado en ciudades situadas en entornos anglosajones y existen relativamente pocos estudios que aborden estos procesos para ciudades del Sur Global (Rio de Janeiro) o la periferia europea (Barcelona).

Analizar el proceso de neoliberalización en ciudades situadas en una posición relativamente "periférica" del sistema mundo nos permitirá contribuir a descentrar la investigación sobre urbanismo neoliberal mas allá de la corriente anglocéntrica. Esto nos permitirá aportar la experiencia de ciudades del sur de Europa y de Latinoamérica y observar similitudes y diferencias con las ciudades del Norte Global en relación a las raíces urbanas, a las políticas que se están aplicando para afrontar la crisis y las experiencias de resistencias y ver cómo se traducen y viajan las políticas.

Este reto analítico responde a los debates que reclaman una mayor sensibilidad hacia el contexto local, al servicio de una 'geografía del neoliberalismo' que permita cambiar el foco en la teoría urbana de ciudades del norte a ciudades del sur (Mayer y Rankin, 2002; Parnell y Robinson, 2012; Sheppard et al, 2013; Baptista, 2013). A su vez, se enmarca en los debates sobre cómo las 'aspiraciones universalistas' de conceptos ampliamente utilizados deben ser interrogados cuando viajan de un lugar a otro.

Con el **segundo objetivo** se pretende resaltar el papel de la agencia superando visiones sobre el neoliberalismo excesivamente deterministas y "capitalocéntricas" y abordar uno de los temas fundacionales de investigación urbana: ¿Cuál es el margen de autonomía de los gobiernos locales? En otras palabras, ¿están las ciudades condenadas a implementar determinadas políticas, o bien tienen algún margen de maniobra en la definición de su estrategia de desarrollo económico y urbano? Con ello se busca

problematizar cuestiones fundamentales en el análisis de la teoría urbana crítica, tales como la dominación del capital y el Estado sobre el proceso urbano y el papel secundario de las relaciones políticas y sociales locales en la configuración de las prácticas urbanas contemporáneas.

Consideramos que la teoría urbana debe prestar mayor atención a otras fuerzas que dan forma a la producción del espacio urbano en contextos específicos, particularmente las luchas cotidianas de las poblaciones, para quien el derecho a la ciudad es una cuestión de gran importancia. Por ejemplo, es posible argumentar que el Estado está obligado a cercar los comunes urbanos para crear salidas rentables para el capital sobreacumulado en el entorno construido. Sin embargo, este relato centrado en el capital no reconoce la agencia política de los habitantes de la ciudad y el papel de las luchas que activamente producen comunes urbanos y crean límites a los intentos empresariales de valorizar el espacio urbano.

Existe un reciente debate en la literatura (Blanco, Griggs y Sullivan 2014) que plantea la necesidad de tener en cuenta las lógicas distintivas de lo 'local'/ 'urbano' y cómo éstas interactúan para producir un conjunto concreto de resultados. Según estas perspectivas, teorías como el empresarialismo urbano (Harvey, 1989) han tendido a privilegiar el imperativo del capitalismo global sin tener en cuenta el papel fundamental que pueden jugar las estructuras institucionales, las especificidades locales y las relaciones políticas y sociales locales, consideradas como secundarias o subordinadas a lógicas estructurales y racionalidades de la agenda neoliberal global.

Para responder a esta urgencia, partimos de una variedad de teorías urbanas dedicadas a establecer enfoques alternativos han sido examinadas en recientes contribuciones a la literatura de estudios urbanos. Notable en muchos de estos aportes es un renovado interés por el concepto del "derecho a la ciudad", introducido por Henri Lefebvre (1968) y sobre todo por la cuestión de los comunes urbanos (Harvey, 2013; Hodkinson, 2012).

El **tercer objetivo** se aboca a comprender la relación que existe entre el neoliberalismo y la crisis y contribuir a la investigación sobre los impactos de la crisis financiera mundial a nivel urbano. Autores diversos (ver Oosterlynck y Gonzales, 2013; Schindler, 2014; Buitrago, 2015) han destacado la importancia de continuar con la investigación de estos proyectos para examinar cómo han cambiado las formas de intervención urbana neoliberal en el contexto de la crisis y si es cierta o no la popular proposición de que el neoliberalismo se intensifica en tiempos de crisis. La ola de 'urbanismo de austeridad' (Peck, 2012) desatada por la disciplina fiscal ha atraído particular atención académica. Esta literatura ha señalado la prevalencia en los últimos años de recetas políticas "que nos son familiares", incluyendo "más reducción del estado social y expansión de estado paternalista-penal, más privatización y desregulación, más sometimiento de las decisiones de desarrollo urbano a lógicas de mercado" (Peck et al., 2013: 1092).

Sin embargo, como Peck et al (2013) destacan, la aparente continuidad en la política urbana no debe hacer que la tarea de los investigadores sea simplemente describir el urbanismo posterior a la crisis como 'más de lo mismo':

"Mientras que las tendencias de la neoliberalización están ciertamente siendo perpetuadas dentro y a través de paisajes urbanos, esta circunstancia no debe ser confundida como un simple reempaquetado o cambio de imagen del neoliberalismo. Lo que puede parecer neoliberalismo *business-as-usual*, en un plano ideológico, no puede ser nunca sólo eso. En el sistema urbano global, la adopción generalizada de discursos neoliberales y formulaciones políticas demasiado familiares, están conectadas a un proceso de transformación diacrónica más arraigado y creativamente destructivo ... que está mutando el paisaje tanto del desarrollo urbano como de la gobernanza urbana". (Peck et al., 2013:1092).

Existe un reconocimiento generalizado de que los estudios urbanos críticos deben continuar analizando la evolución y dinámicas del urbanismo neoliberal. Sin embargo,

'ha habido poco análisis empírico sistemático de la crisis como un 'laboratorio' para nuevos modelos de gobernanza urbana' (Oosterlynck y González, 2013:1076).

Nuestro punto de partida en esta discusión es el siguiente: la crisis financiera mundial está suponiendo un doble proceso. Por un lado, la recesión en curso se ha convertido en un pretexto para la consolidación y la intensificación del proceso de neoliberalización urbana. A partir del “estado de excepcionalidad” de la crisis se está produciendo un recrudecimiento y profundización del neoliberalismo urbano que opera a partir de una intensificación del modo de gobernanza urbana empresarial, una creciente desregulación y liberalización de la planificación urbana, una mayor integración territorial en la dinámica de la financiarización y la privatización y mercantilización de recursos comunes como el espacio público o la vivienda.

A su vez, esta ofensiva histórica también ha remodelado el terreno de los movimientos de resistencia. Se observa una emergencia de luchas democráticas y de movimientos sociales que apuntalan el principio de lo común (Laval y Dardot, 2015) o de los comunes urbanos (Harvey, 2013) abriendo la posibilidad a formas de gobernanza urbana post-neoliberales.

En suma, estos tres objetivos se corresponden con el planteamiento de tres preguntas vinculadas con cuestiones geográficas, temporales y de agencia del neoliberalismo:

1. *Geografías del neoliberalismo:* ¿Existe alguna especificidad geográfica en el proceso de neoliberalización urbana en ciudades situadas en un segundo nivel en la jerarquía mundial?
2. *El periodo histórico de la crisis:* ¿Está suponiendo la crisis financiera una ventana de oportunidad para el desarrollo de otras formas de hacer ciudad? ¿O el urbanismo neoliberal se ha visto profundizado ante la excepcionalidad de la crisis?
3. *Alternativas y geografías de resistencia:* Por último, existe capacidad en

la agencia local para realmente influir y transformar las relaciones de poder existentes? Qué papel juega el conflicto? ¿Es posible que la regeneración pueda ocurrir de otra forma?

1.3 Metodología

1.3.1 Diseño de la investigación

En esta sección se explicará a qué razones responde la realización de un estudio de caso múltiple y qué criterios se han utilizado en la selección de los casos. Para la elaboración del diseño de investigación nos hemos basado en un análisis en profundidad de casos concretos, en las ciudades de Barcelona y Rio de Janeiro (incluyendo tangencialmente también Atenas, aunque con algunos matices que comentaré más adelante).

Hemos analizado la evolución interna de las diferentes operaciones y acciones que se han sucedido en los entornos marítimo-portuarios de estas ciudades, profundizando en aquellas que han sido más relevantes para comprender el desarrollo de la regeneración urbana en el territorio. Hemos optado por el diseño de investigación cualitativo a partir del **estudio de caso** al considerar que las características de nuestro objeto de estudio pueden ser abordadas en toda su complejidad a través de esta metodología que describiremos a continuación.

El caso de estudio, de acuerdo con Yin (1989) posibilita la investigación de fenómenos contemporáneas dentro de sus contextos reales, toma situaciones en que los límites entre fenómeno y contexto no son claramente evidentes y en los cuales son usados múltiples recursos de evidencia. Por otro lado, permite al investigador conservar las características holísticas y plenas de significado de los acontecimientos de estos contextos reales e implica un entendimiento comprensivo, una descripción extensiva y un análisis de una situación en su conjunto dentro de su contexto. El estudio de caso como método de investigación busca alcanzar una mayor comprensión de un fenómeno concreto y aclarar una cuestión teórica compleja. Mientras que todavía puede ser convencional pensar que este método es un primer paso en un proceso de construcción de teoría que pretende generar hipótesis, seguiremos a aquellos que afirman que el estudio de caso es una herramienta valiosa en todas las etapas de este proceso (p. ej.

Flyvbjerg, 2004).

Los estudios de caso son estrategias recomendadas cuando las preguntas de investigación se relacionan con un 'cómo' o un 'por qué', como es el caso de nuestro proyecto. Podría argumentarse que ésta es una metodología inadecuada a estas preguntas ya que no es posible generalizar, ya sea a partir de un único caso como a partir de pocos casos, como es aquí la situación. Al respecto, diversos autores (Yin 1989, Coller 2000) señalan que este mismo cuestionamiento podría ser aplicado a los experimentos (considerados popularmente como más confiables), señalando '¿Cómo puede generalizarse a partir de *un solo (o dos o tres) experimento(s)?*'. En este sentido, el estudio de caso, como el experimento, no pretenden representar una "muestra". Al hacer un estudio de caso el objetivo es ilustrar, ampliar, analizar y generalizar teorías (generalización analítica) y no enumerar las frecuencias (generalización estadística)

En nuestro caso, los casos de Barcelona, Rio de Janeiro y Atenas no buscan ser una representación estadística de otros contextos urbanos, sino un ejemplo paradigmático que a partir de sus ejes analíticos genere un diálogo y análisis en relación a transformaciones urbanas en otros contextos igualmente atravesados por procesos sociocomunitarios, económicos, políticos similares.

Un estudio de caso puede ser único o puede tratarse de múltiples casos. Tal y como destaca Yin (1989) es posible generalizar casos individuales (de una manera analítica) pero los estudios de caso múltiples pueden reforzar o ampliar tales generalizaciones (similar a las ventajas de hacer múltiples experimentos). Múltiples casos, se sugiere, aumentan el rigor metodológico del estudio a través del fortalecimiento de la precisión, validez y estabilidad de los resultados, en particular, porque la evidencia de múltiples casos a menudo se considera más convincente.

1.3.2 Selección de casos

Para cubrir los objetivos definidos en nuestra investigación se tomó la decisión de seleccionar proyectos similares situados en los frentes marítimos de dos ciudades que denominamos como periféricas: Barcelona y Rio de Janeiro. Dos ciudades portuarias, donde observábamos un proceso de neoliberalización con muchos puntos en común en términos de procedimientos, formatos, herramientas, motivaciones y efectos esperados, a pesar de las diferencias significativas que se dan entre los dos países, particularmente en relación con los poderes de los gobiernos locales, la diferente estructura institucional de los Puertos, el papel del sistema financiero en el proceso de desarrollo urbano y la distinta realidad urbanística (la existencia sobre todo de áreas de informalidad –favelas) lo que nos permite destacar la multiplicidad de manifestaciones locales del neoliberalismo.

Perseguimos comprender las estrategias y dinámicas que están detrás de proyectos de desarrollo urbano de frentes marítimos situados fuera del ámbito anglosajón. Por tanto, elegimos un diseño de casos múltiples sin una intención comparativa explícita. En este sentido, el estudio de caso en profundidad de Rio de Janeiro no tenía por finalidad validar hipótesis a partir de un análisis comparativo, sino que debía servir para analizar cómo opera en casos concretos el neoliberalismo entendido como variable dependiente del contexto donde se ubica y sobre todo, para ver “cómo viajan y se mueven” las políticas. Este es un campo de estudio en crecimiento en el ámbito de los estudios sobre el neoliberalismo urbano.

Para abordar el impacto de la crisis en los países periféricos del Sur de Europa se consideró sugerente hacer un análisis comparativo entre Barcelona y Atenas, dos ciudades que han experimentando procesos de desarrollo urbano en el marco de la crisis. El estudio de caso del proceso de Hellenikon en Grecia ha sido realizado en colaboración con tres investigadores encargados del trabajo empírico y de campo.

1.3.3 Herramientas metodológicas

Para poder realizar un análisis del neoliberalismo y las redes de gobernanza, su funcionamiento y el complejo tejido de relaciones sociales, de poder y mediación implicadas en ellas, esta investigación se basará en las formas de investigación cualitativa. Éstas permiten un mayor conocimiento de los contextos específicos de las percepciones sociales y de aquellos significados, valores y relaciones que las personas atribuyen a sus acciones (Flick et al, 2004). La investigación cualitativa se centra en el estudio de significados y percepciones de las personas en contextos determinados, haciéndolo a través de tareas observacionales, de descripción, interpretación y comprensión. De esta manera, la investigación cualitativa nos permitirá abordar los conocimientos, actitudes, valoraciones, relaciones, conflictos y significados implicados en la interacción social en los casos analizados, así como la forma en que estos elementos regulan las prácticas sociales.

La investigación cualitativa es una herramienta pertinente y privilegiada para comprender y dar cuenta de procesos sociales que están implicados en la percepción social, un aporte fundamental para los objetivos de esta investigación. Como Flick señala, este tipo de enfoque exige un tratamiento intensivo de la información, de ahí que en este proyecto se pretenda un levantamiento de datos proveniente de fuentes diversas (documentos oficiales y fuentes estadísticas, prensa, entrevistas semiestructuradas y observación) que reflejen la complejidad del contexto.

Nuestro levantamiento de datos se ha basado en **cuatro tipos de herramientas**:

- a) **Análisis de fuentes estadísticas**, particularmente relativas a la evolución de los principales indicadores socio-espaciales en los últimos años (indicadores demográficos, económicos y urbanísticos) nos permite poner en contexto las estrategias de intervención en el territorio y comprender las dinámicas de transformación que los barrios han experimentado.

b) Análisis documental centrado en la consulta de planes, proyectos y programas de regeneración desde 1976 hasta la actualidad, nos permite reseguir las principales intervenciones realizadas en el territorio y, simultáneamente, identificar los rasgos característicos básicos de la arquitectura organizativa de las políticas de regeneración.

c) Entrevistas semi-estructuradas en profundidad a informantes clave (cargos políticos, técnicos, referentes del movimiento vecinal y asociativo). Confiaremos en las percepciones subjetivas de estos actores, en cuanto principal fuente de información para realizar una evaluación que nos permita profundizar en la interpretación de los enfoques sustantivos con que se ha llevado a cabo el proceso de regeneración, así como en las pautas de interacción entre los distintos actores. Se han realizado 25 entrevistas, procurando que los distintos colectivos estuviesen representados de manera equilibrada en la muestra. La técnica de la 'bola de nieve' ha permitido identificar a las personas a entrevistar entre las que se ha abarcado al grueso de los representantes más significativos del tejido social comunitario: comerciantes, entidades por la memoria histórica, asociaciones de vecinos tradicionales, nuevos movimientos sociales, técnicos y profesionales conocedores del proceso de regeneración del Port Maravilha y de la Barceloneta, así como a los responsables políticos de diferentes áreas que han ofrecido la visión institucional del proceso.

d) Investigación acción y observación participante. En este caso, y siguiendo las llamadas de los teóricos urbanos críticos de que la producción de conocimiento deber ser integrada dentro de la lucha, me decidí a 'tomar partido' y convivir y colaborar con la Plataforma Salvem el Port Vell de Barcelona así como en el Fórum Comunitário do Porto en Rio de Janeiro con miras a contribuir con mi tiempo, habilidades y recursos como

investigador a su lucha. Así, mi investigación está motivada por el deseo de llamar la atención sobre la injusticia, así como la identificación de 'alternativas emancipatorias latentes en el presente' (Brenner, 2009; 201). A su vez, los principales fuentes de información fueron adquiridas en la propia práctica y en las observaciones realizadas durante mi participación en estos dos espacios.

1.3.4 Entrevistas realizadas

Las entrevistas semi-estructuradas realizadas a diferentes perfiles de actores implicados o conocedores de los procesos de reforma urbana.

a) En Barcelona

- 10 entrevistas a representantes del tejido asociativo de Barceloneta y el Port Vell: AAVV Ostia (2) AAVV Barceloneta (1) ACIB Asociación de comerciantes y industriales de la Barceloneta. (1) Plataforma defensem el Port Vell (3) Representante sindicato Estibadores (1) Vocal de la Generalitat al consell d'administració del Port de Barcelona (1) , Miembro Club natació athletic Barceloneta (1)
- 10 entrevistas a técnicos implicados en el proceso de reforma de Barceloneta y el Port Vell (técnicos de PROCIVESA(2), Servicios Sociales (1), técnica de participación del Distrito de Ciutat Vella (1). técnica del Plan comunitario gestionado por la Asociación Barceloneta Alerta (1) Comisionada para La Barceloneta del Ayuntamiento de Barcelona (1) Cap de Territorio a la Barceloneta (1) Arquitecto, co-redactor del "Plan de los Ascensores" (1) , Presidente del Port 2000 (1)
- 4 entrevistas a expertos especializados en la reforma urbana de la Barceloneta: Arquitectos (2), Sociólogo (1), Historiadora (1)

b) En Rio de Janeiro

- 5 entrevistas a representantes del tejido asociativo de Rio de Janeiro:
Comitê Popular Rio Copa e Olimpíadas (2) Asociación moradores Providencia (1) y Gamboa-saúde (1) Miembro rede universidad Nómada (1)
- 2 entrevistas a técnicos implicados en el proceso de reforma de Porto Maravilha
- 2 entrevistas a expertos

1.3.5 Posiciones éticas: investigación militante

Por último, la metodología de este proceso descansa sobre una estructura de investigación en acción o, si se quiere, de acción participante o investigación militante. Permítaseme partir de una definición provisional de la investigación militante. Ésta es una metodología utilizada para la investigación de movimientos sociales que parte de la siguiente premisa fundamental: una producción políticamente comprometida y la toma de conciencia, por parte del investigador, de que el proceso de producción de conocimiento está incrustado en una serie de relaciones de poder. (Malo de Molina, 2004; Situaciones 2005) Se trata por tanto, de una práctica situada y política, que forma parte de un proceso social de producción de conocimiento que se fundamenta en su compromiso con los procesos de organización social. Por esta razón, un enfoque militante de la producción de conocimiento no es sólo una cuestión de recuperar ideas de las prácticas de los movimientos sociales o un compromiso con los cambios sociales. La investigación militante sitúa la producción de conocimiento como una práctica en los conflictos sociales, como una herramienta para intervenir activamente en la dinámica de poder relacionada con el proceso de investigación.

Entendemos la investigación acción de la siguiente forma:

Orientación al cambio social. La investigación acción insiste en que los investigadores

deben tomar partido en un determinado contexto político, intervenir y comprometerse con un conjunto de dinámicas sociales y por lo tanto participar en el análisis, pero también en la transformación de las prácticas sociales. Se considera que para desafiar las relaciones de poder, el conocimiento debe ser colectivamente construido; su creación debe basarse en la historia política y las prácticas de la comunidad, y debería tener como objetivo transformar las injusticias sociales.

En ese sentido, la investigación acción o investigación militante se define, no como un “método” o un “procedimiento” para la investigación, sino una serie de compromisos para observar y problematizar a través de la práctica una serie de principios para la realización de investigación social (McTaggart, 1996, 248). La orientación explícita de la investigación es formar parte de un proceso para el cambio social que identifique los diferentes formas y procesos de desigualdad y exclusión social urbana. Se reivindica así el poder de agencia de determinados colectivos en la esfera social y política. Por consiguiente, mi enfoque ha perseguido contribuir a las luchas locales contra el proceso de desposesión analizando críticamente los procesos de resistencia mediante la construcción colectiva de conocimiento y herramientas que pueden resultar de utilidad para la comunidad y las organizaciones sociales.

En este marco, mi posición en todo el proceso ha sido la de un compromiso políticamente activo y abocado a la voluntad de construir conocimiento crítico y contribuir a la lucha por el derecho a la ciudad y la defensa del territorio. La investigación militante, es importante agregar, es ante todo una práctica militante más que una práctica de investigación propiamente. Es una orientación política hacia las cuestiones de producción de conocimiento dentro de los movimientos sociales y los antagonismos sociales.

A partir de una perspectiva situada. Desde una perspectiva positivista el conocimiento se entiende como una forma de acceder y conocer la realidad, a partir de un sujeto que conoce y un objeto a conocer. En una perspectiva construccionista y

situada se asume, por un lado, cómo la realidad es construida a partir de las interacciones desiguales entre los propios sujetos en un contexto social determinado y, por el otro, cómo la propia intervención del investigador/a puede modificar también esta propia realidad. Además supone partir de un conocimiento situado y gestado desde el interior de los movimientos. Cada compromiso con los procesos de organización social es necesariamente una práctica situada y política.

Marta Malo de Molina (2002) resume de esta manera algunas de las preguntas que la investigación en acción o investigadora pide: 1) Cómo producir conocimiento que surge directamente de los análisis concretos de los territorios de vida y cooperación; 2) Cómo aprovechar este conocimiento para la transformación social; 3) Cómo potenciar esos saberes y articularlos con las prácticas.

1.4 Resumen Global de la Tesis

La redacción de la tesis sigue la estructura del compendio de publicaciones. De acuerdo con la normativa estipulada en la Universidad Autónoma de Barcelona se compone de: introducción, los diferentes artículos que forman el compendio, las conclusiones donde se discuten los resultados y un anexo.

La primera sección corresponde a la introducción, donde expongo cual ha sido la motivación que me ha traído a la redacción de la tesis, el marco teórico que aglutina los diferentes artículos, el diseño de investigación y la metodología empleada.

Los artículos que forman parte del compendio son cuatro: tres publicados en revistas científicas (dos de los cuales con revisión por pares) y un cuarto en proceso de envío.

En el primer artículo (Castro, 2012) publicado en la revista *URBE* corresponde a la publicación de la ponencia que presenté en el 3er Seminario Internacional Capitalismo cognitivo “Revolução2.0: da crise do capitalismo global à constituição do comum” el 14 y el 15 de Agosto de 2011 en Rio de Janeiro. El artículo toma como estudio de caso un proyecto de desarrollo urbano a gran escala (Proyecto Porto Maravilha) realizado en el marco del proyecto de Ciudad Olímpica y nos servirá para ejemplificar el funcionamiento y las tendencias dominantes del neoliberalismo urbano.

En primer lugar, quiero documentar la aparición de los grandes proyectos urbanos como ejemplo por excelencia de los cambios en las formas de gobernanza urbana, consolidando el bien documentado cambio hacia políticas, prácticas y discursos mas empresariales en un país como Brasil. A su vez, nos permitirá evaluar cuestiones como la relevancia de los mega Eventos como mecanismo para la aplicación del Neoliberalismo y cómo la regeneración de los frentes marítimos se convierte en una “política en movimiento” y los mecanismos mediante los cuales se traduce y se produce

la transferencia.

El segundo artículo (Castro, García, Vatavali y Zifou, 2015) publicado en la revista griega *Geographies* corresponde a una publicación conjunta surgida del Congreso Internacional “Crisis regimes and emerging social movements in cities of Southern Europe” que tuvo lugar en Grecia del 7 al 9 de Febrero de 2013. Este artículo, se enmarca en los recientes estudios que intentan evaluar los impactos de la crisis financiera mundial de 2012 en el urbanismo y las transformaciones del sistema de planificación.

Adoptando un enfoque comparativo, nos centraremos en el caso del nuevo proyecto de transformación del Port Vell en Barcelona y el Aeropuerto de Hellinikon en Atenas, con el fin de explorar los argumentos del gobierno central y local, los cambios legislativos que apoyan la promoción de los proyectos y la interacción de diferentes actores. Pretendemos identificar continuidades y rupturas del sistema de planificación espacial antes y después del estallido de la crisis y poner de relieve las estrategias y prácticas de los movimientos urbanos locales. Teniendo en cuenta diferencias contextuales, la intención también identificar similitudes y diferencias entre el caso español y griego, como una manera de entender las múltiples manifestaciones de la crisis actual en el espacio (urbano).

El tercer artículo (Castro & Martí, 2015) publicado en la revista *EURE* corresponde a análisis o estado del arte sobre la cuestión de los comunes urbanos analizando la reciente y diversa literatura que existe sobre el tema. Está pensado como una parte fundamental del marco teórico de la tesis. Se aborda los comunes urbanos y los principales referentes teóricos que han construido el cuerpo conceptual en torno a la noción específicamente ligada a la cuestión de lo urbano, el territorio y la gestión de la ciudad. La literatura, aunque reciente, es bastante amplia y destaca por la existencia de diferentes interpretaciones sobre qué se entiende por “procomún” y su aplicación al territorio urbano y a la gestión de la ciudad.

Ante esta situación, consideramos necesario realizar una reflexión que evalúe las posibilidades y límites del marco teórico de los comunes como proyecto explícitamente urbano. El objetivo del artículo es hacer dialogar los dos enfoques principales para el estudio de los bienes comunes - la perspectiva Neo-institucionalista de la llamada “escuela Ostrom” y la perspectiva de la economía política o del Neo-marxismo con el fin de delimitar y desarrolla teóricamente que se entiende por comunes urbanos.

El cuarto artículo (Castro, pendiente de publicación) aplica el enfoque neo-marxista sobre la dialéctica comunes/cercamientos y su interrelación con la literatura del urbanismo neoliberal para abordar un estudio de caso en profundidad: la transformación del Port Vell de Barcelona a lo largo de los últimos treinta años.

El artículo aborda el análisis de la neoliberalización de la política urbana en la transformación del frente marítimo de Barcelona y como los cambios en la gobernanza urbana que se promulgaron en el entorno del Puerto han supuesto un proceso de privatización y “cercamiento”. De alguna manera, el tercer artículo plantea vincular las aportaciones del urbanismo neoliberal con lo que la teoría de los comunes puede aportar para complementarla, “entendiendo los “cercamientos” urbanos y los comunes no sólo como una metáfora de la política urbana contemporánea sino que también proporcionan una explicación para lo que está ocurriendo. Se considera que este punto de cruce puede ser sumamente importante y potente y que guarda aún potencialidades para explotar en el análisis de la ciudad Neoliberal y es por ello que nuestro trabajo se ubica en él a partir de un caso de estudio específico.

Por último, analiza como movimientos políticos urbanos han sido particularmente activos contra la usurpación del espacio público por intereses privados y en su reclamación de lo urbano como un común, afirmando principios de acceso, participación y sostenibilidad, principios que se encuentran en el corazón de las lucha por los comunes. Formas de resistencia que también necesitan urgente atención

académica.

Después de los cuatro artículos, se incluye una discusión de resultados y las principales conclusiones, donde se apuntan cuáles considero que han sido las principales aportaciones de la tesis a los debates teóricos en el campo de los estudios urbanos crítico, así como un esbozo de futuras líneas de investigación.

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

2.1 El neoliberalismo: aportaciones y límites de una noción clave de los estudios urbanos

El objetivo de este apartado es doble. Por un lado, elaborar una revisión de literatura sobre los aspectos fundamentales del concepto de neoliberalismo urbano, mostrando las contribuciones y limitaciones de este concepto. Para ello, en la primera parte que sigue a continuación, partimos de la literatura existente para explicar nuestra conceptualización del neoliberalismo. En la segunda parte, este apartado pretende también resaltar cuáles han sido algunas de las limitaciones en la aplicación de este marco analítico.

El neoliberalismo se ha convertido en un término muy popular desde perspectivas críticas siendo utilizado en una amplia variedad de contextos. En un primer momento, la noción de neoliberalismo fue utilizada en un sentido amplio, para describir la extensión de la ideología del mercado en diferentes sectores de la sociedad, denunciar el aumento de la influencia de las teorías económicas neoclásicas de autores como Milton Friedman y Friedrich Hayek y criticar las propuestas de responsables políticos conservadores como Margaret Thatcher y Ronald Reagan (Klein, 2008, Harvey, 2007).

La idea del neoliberalismo como doctrina queda bien resumida en la famosa declaración de Margaret Thatcher: "No hay tal cosa como la sociedad (...) la calidad de vida dependerá de cuánto cada uno de nosotros esté dispuesto para asumir la responsabilidad por sí mismo". Si en el plano económico, el neoliberalismo es considerado como una doctrina con raíces en el liberalismo clásico, utilizada por las élites para justificar su estrategia de acumulación y restaurar su poder de clase, en sus profundas raíces político-ideológicas se apoya en un individualismo que pasó a dirigir muchas de las acciones que guían el comportamiento de la sociedad. Como apunta David Harvey (2007, 51), "la fijación liberal en el individuo es capaz de superar cualquier respeto a la igualdad social, la democracia y la solidaridad".

Recientemente, el concepto de neoliberalismo se ha ido construyendo como una

verdadera categoría de análisis, en buena medida a partir de las aportaciones del ámbito de la economía política y literatura de inspiración foucaultiana (Larner, 2000; Laval y Dardot, 2013). En esta tesis, nos centraremos en la primera de las dos perspectivas, especialmente en la obra de varios geógrafos de tradición anglosajona y orientación neo-marxista como Peck y Tickell (2002) y Brenner y Theodore (2002). Dentro de la nebulosa de definiciones, su trabajo resulta, a nuestro entender, el más acertado especialmente para aquellos cuyo interés por la investigación urbana es más directa.

Estos autores se inspiran en fuentes teóricas comunes, como las teorías marxistas sobre el Estado (Jessop, 2002), las teorías del desarrollo desigual (Harvey, 2006; Smith, 2008) y la economía de la regulación (Aggietta, 1998) y desde ahí, utilizan la noción de neoliberalismo para describir las reorganizaciones institucionales, políticas e ideológicas puestas en marcha con la crisis de los años 1970s a raíz del cuestionamiento del compromiso keynesiano-fordista. De alguna forma, el término sigue la estela de las grandes narrativas, como desindustrialización/reindustrialización, fordismo/post-fordismo o globalización que habían sido utilizadas para abordar las transformaciones político-económicas que han supuesto la reconstitución del espacio social urbano.

En el corazón de la tesis está la propuesta de que la era de la gestión urbana fordista - y su anhelo por la conformación del desarrollo de las ciudades a través de la planificación, prestación de servicios públicos y redistribución de la riqueza -, ha pasado a una nueva era marcada por el espíritu empresarial y emprendedor (Harvey, 1989). Bajo esta nueva lógica, las ciudades habrán de competir para posicionarse en el nuevo entorno globalizado. En este marco, las formas de intervención estatal tienen como objetivo afianzar y ampliar un desarrollo urbano orientado al beneficio y la acumulación de capital. Con ello, el discurso del crecimiento económico *per se*, por encima de la tradicional concepción de la ciudad como espacio de reproducción social, se consolida y nuevos actores privados entran al proceso de toma de decisiones políticas.

De acuerdo con estos autores, esto ha implicado también que nuevas formas de

gestionar el dinero público se impongan, normalizando el riesgo, la inversión especulativa y, en general, una concepción empresarial de la gestión pública. Esta evolución, expuesta inicialmente por David Harvey (1989) plantea una nueva forma de gobernanza urbana adecuada al funcionamiento de un régimen de acumulación flexible, basada en una mayor volatilidad del capital.

Especialmente en el campo de la sociología urbana y la geografía crítica, la noción de neoliberalismo ha venido “operando como meta-narrativa y explicación dominante” para abordar los cambios en el gobierno local y en el sistema de planeamiento urbano “tanto en el norte como en el sur global” (Blanco, Griggs y Sullivan 2014, 3131). El mayor atractivo de las fuerzas del mercado, por encima de la gestión burocrática, la convocatoria de líderes empresariales para desempeñar un papel más pronunciado en el establecimiento de la agenda de desarrollo económico urbano y la liberalización y privatización de servicios e infraestructuras al sector privado, por citar algunos, serían algunos ejemplos notables abordados por esta literatura como reflejo del impacto del neoliberalismo en la esfera de la política urbana, la prestación de servicios públicos y el urbanismo. Investigaciones recientes también han afirmado que esta privatización de la gobernanza (liderada y conducida desde lo público) se encuentra íntimamente relacionada con la transformación que se está experimentando en las características físicas de las ciudades, específicamente las tendencias privatizadoras del espacio público urbano, reflejadas en la proliferación de comunidades o residencias cerradas (*gated communities*), el crecimiento de centros comerciales y *Business Improvement Districts* o la proliferación de arquitecturas securitarias y punitivas.

Desde que David Harvey publicara “De la gestión al empresarialismo la transformación de la gobernanza urbana en el capitalismo tardío” (Harvey, 1989) - uno de los trabajos más citados en las ciencias sociales y decisivo en la estructuración del campo internacional de los estudios urbanos - se han sucedido diferentes conceptualizaciones del fenómeno, como “urbanismo empresarial”, “nuevas políticas urbanas” o más recientemente, neoliberalismo urbano. Estos conceptos y teorías han sido aplicados y

adaptados a diferentes contextos y han acabado siendo referentes para una comunidad académica más amplia, especialmente en el campo de la sociología urbana y la geografía crítica.

Si el análisis de David Harvey abordó los inicios de este proceso, las dos referencias principales y el punto de partida de todo un campo de trabajo sobre la urbanización del neoliberalismo, lo constituye la obra colectiva dirigida por N. Brenner y N. Theodore *Spaces of Neoliberalism* (2002) y el artículo co-escrito por J. Peck y A. Tickell en un influyente número especial de la revista *Antipode* publicado bajo el título “Neoliberalizing Space” (2002).

Como veremos a continuación, varios elementos definen este marco analítico.

2.1.1 Neoliberalismo como proceso, híbrido, contextual y abigarrado

Brenner y Theodore movilizan el concepto del "neoliberalismo realmente existente" mientras que Peck y Tickell movilizan el de «neoliberalización». Desde entonces, numerosos trabajos han adoptado estas nociones (Leitner et al, 2007; Ward, 2007; Weber, 2002; MacLeod, 2011). Ambas aproximaciones suponen una lectura dinámica del neoliberalismo al abordarlo, no como un estado o una condición estable, sino en términos de un proceso. Específicamente un proceso cambiante, inestable, dependiente del contexto y abigarrado.

Esto supone diferenciar por un lado entre el neoliberalismo "puro" y utópico (entendido como ideología), y por otro lado, los programas específicos y las políticas del "neoliberalismo realmente existente" que surgen en diferentes contextos y situaciones. Como estos autores señalan, “el neoliberalismo no es una aplicación pura de una ideología sino un híbrido que traduce la teoría económica neoliberal de forma incompleta, experimental y polimórfica” (Brenner y Theodore, 2002; 321). Entenderlo

en términos de proceso, supone también, su concepción como fenómeno cambiante y con notable incertidumbre, flexibilidad, un carácter híbrido y de contingencia social.

En este sentido, uno debe entender la reestructuración del Estado como un fenómeno político relacionado con el neoliberalismo, es decir, como un proyecto político destinado a naturalizar algunas ideologías y políticas como la competencia, el libre comercio o la austeridad del sector público (Peck, 2012). Sin embargo, estas reformas no son lineales, siendo más apropiado entenderlas como un proceso en zig-zag, de ensayo y error, que encuentra obstáculos, diferentes alianzas y formas de la hibridación con las estructuras institucionales existentes. Las transformaciones, por tanto, están marcadas tanto por las formas de experimentación e innovación a partir de recetas neoliberales, como por las formas de hibridación del neoliberalismo con contextos, marcos y patrones institucionales previos.

Esto supone dos cuestiones básicas. Por un lado, el neoliberalismo es un proceso 'abigarrado' que adopta formas locales específicas que dependen de diferencias contextuales y institucionales. En este sentido, adopta una forma particular en Brasil diferente, por ejemplo, a la que adopta en Europa donde ha habido formas de regulación fordistas-keynesianas. Algunos autores como J. Peck han advertido contra "las falacias del pensamiento monolítico o el pensamiento de la convergencia". Según él, "mientras que los discursos y estrategias neoliberales que son movilizadas en diferentes contextos comparten ciertas semejanzas familiares, el contexto institucional local claramente (y realmente) tiene importancia en cuestiones de estilo, sustancia, orígenes y resultados» (Peck, 2004; 403). Por otro, uno de los resultados de este enfoque es que la producción sistemática de diferenciación geoinstitucional es, en este caso, una característica esencial de su evolución y su capacidad de resiliencia.

En suma; la evolución del neoliberalismo sólo puede entenderse a partir de experiencias concretas, que son las que le dan forma y lo reinventan. Entender cómo varios proyectos políticos neoliberales han sido implementados, y especialmente, cómo se articulan estos

proyectos con los propios legados de las estructuras institucionales, será una pieza fundamental del programa de investigación de estos autores y una de las líneas que están detrás de los objetivos de esta tesis.

2.1.2 Neoliberalismo no es menos Estado, sino otro Estado

Un elemento clave de este marco analítico es que el neoliberalismo no implica la desaparición del Estado, sino al contrario, supone su movilización para garantizar la extensión e intensificación de los procesos de mercantilización “una intensificación políticamente guiada de la regla de mercado y la mercantilización” (Peck y Tickell, 2002; 166).

Ya desde el texto clásico de Harvey anteriormente mencionado, en ese caso del gobierno local, se destaca el cambio cualitativo del Estado en su estructura y orientación estratégica y su giro emprendedor. En este sentido, no debemos entender el neoliberalismo como una ideología del *laissez-faire* y el desmantelamiento de la necesidad del Estado. Mejor que retirada del Estado, debería hablarse de la retirada de *cierto tipo de Estado*, que Bob Jessop describe como el desplazamiento del 'Estado nacional de bienestar keynesiano' en beneficio de otro, el 'schumpeteriano competitivo' (Jessop, 1993). El neoliberalismo por tanto se configura como un proceso de “destrucción creativa”², en el que ciertos arreglos institucionales y formas de regulación (de la época Fordista-Keynesiana) son parcialmente y poco a poco cuestionados y sustituidos.

Por tanto, como plantea Brenner (1999), es necesario entender la neoliberalización no sólo como una estrategia de acumulación, sino también como un proyecto para reorganizar las instituciones del Estado. Las privatizaciones, por ejemplo, son un

² Por supuesto, esta fórmula se refiere a la obra de Joseph Schumpeter en la evolución del capitalismo. Para la destrucción creativa, esta última es uno de los rasgos esenciales del capitalismo, que durante sus mudas, se deshace de lo innecesario, lo obsoleto, por debajo de los no-competitivos, a sectores y actividades más dinámicas. Si uno sigue a D. Harvey (2007), este proceso de destrucción creativa es también central en entender el proceso neoliberal.

vehículo no sólo de reorganización de la economía sino de reorganización del Estado mismo, al generar una destrucción de arreglos institucionales y la creación de nuevos arreglos de regulación institucional.

Varias líneas de investigación se han abierto desde esta perspectiva para entender esta recomposición del Estado. La primera, se refiere a la obra de N. Brenner (1999) sobre el proceso de reescalamiento del poder político, la autonomización empresarial de los operadores públicos y las hibridaciones público y privadas que suponen una disolución del nivel espacial del Estado Fordista.

La segunda vía de investigación se refiere al uso del poder del Estado, a menudo de forma violenta, para expropiar a la población de cualquier tipo de condiciones de reproducción social que no están mercantilizadas. El neoliberalismo de este modo chocaría con los paisajes institucionales que previamente protegían en cierto grado a la población de la mercantilización. Esto ha sido desarrollado a partir de diferentes marcos interpretativos, siendo el marco propuesto por Harvey (2007) sobre acumulación por desposesión, uno de los más utilizados. La acumulación por desposesión es un fenómeno omnipresente que busca reunir nuevas esferas de la vida social bajo el ámbito del mercado capitalista mundial neoliberal, y que tiene como sus principales instrumentos la privatización (la transformación de activos colectivos, de bienes públicos y de recursos comunes en derechos de propiedad privada), la financiarización y la gestión de las crisis.

Tal y como abordaremos en el cuarto y quinto artículo, siguiendo la estela de las teorías de la acumulación por desposesión, la neoliberalización de las ciudades se entiende mejor como evidencia de lo que han sido llamados los "nuevos cercamientos". En ellos el capital, en colaboración con el sector público, estaría mercantilizando todos los aspectos de la vida social ajustándolos a los propósitos de la acumulación (De Angelis 2004; Midnight Notes, 1990).

Los nuevos cercamientos urbanos se han ido instaurando en ciudades y metrópolis a través de las políticas del urbanismo neoliberal. La teoría crítica urbana, mediante su extensa literatura, se ha referido a estos procesos mediante el análisis del empresarialismo urbano (Harvey, 1989; González, 2007), la gentificación (Smith, 2012; Franquesa, 2013), las gated communities (Lee y Webster, 2006; Janoschka, 2011), la ciudad fortaleza (Bottomley y Moore, 2007), la ciudad dual (Mollenkopf y Castells, 1991; Díaz Orueta, 2010), la financiarización de la vivienda y de vida cotidiana (Ribera-Fumaz et al, 2014; López y Rodríguez, 2011), y la privatización del espacio público (Hodkinson, 2013; Hidalgo y Janoschka, 2014), entre otros.

2.1.3 La espacialidad y geografías del neoliberalismo

Desde diferentes perspectivas teóricas se viene reconociendo la emergencia de la ciudad como un elemento central en la estructura de gobernanza de la globalización (ver por ejemplo Sassen, 2011). A su vez, desde el amplio campo de los estudios urbanos se ha hecho hincapié en cómo el proyecto estatal del neoliberalismo está basado y materializado a través de la transformación de lo urbano y del entorno construido. De este modo, la ciudad se entiende no sólo como un entorno de análisis pertinente de las transformaciones neoliberales, sino también como un vehículo para la profundización de estas transformaciones; un entorno clave para las innovaciones institucionales, la fermentación ideológica y el desarrollo de experimentos políticos.

Durante tres décadas, ciudades en todo el mundo están compitiendo por inversión de capital, formando partenariados público-privados, relajando las restricciones del planeamiento y de los usos del suelo y promocionando mega-proyectos. Sin embargo, nunca predeterminando los resultados locales, como si de algún hierro de la ley se tratara, sino más bien dando forma a los parámetros ideológicos y operativos de la urbanización. Según Brenner y Theodore (2002), las ciudades no sólo son "arenas

geográficas estratégicamente cruciales" para la articulación de las políticas y las prácticas neoliberales (Brenner y Theodore, 2002; 349) sino que se habrían convertido en "laboratorios institucionales" para los "experimentos de política neoliberal" (Brenner y Theodore, 2002; 368).

2.1.4 La periodización

Otro elemento clave en la investigación urbana anglosajona, es la cuestión de la periodización de la evolución de las formas y contenidos de los proyectos neoliberales. La periodización propuesta por Peck y Tickell (2007) destaca dos fases a partir del estudio de caso británico, considerado por muchos como el "corazón" del neoliberalismo. Son, por supuesto, tipos ideales que no se aplican en su forma pura a todas las ciudades del mundo, pero que marcan las tendencias.

La primera fase, denominada "*roll-back neoliberalism*" comienza a principios de la década de 1980 con la "revolución conservadora". Las consecuencias de esta evolución son bien conocidas. En los años noventa, la creación de un buen clima de negocio se convierte en el horizonte insuperable para la mayoría de las políticas urbana que, en un contexto de mayor competencia, pretenden transformar la ciudad para hacerla más atractiva. Esta fase de regresión es similar a un desmantelamiento de las instituciones heredadas de la economía keynesiana.

La segunda fase, "*roll-out neoliberalism*" se abre al final de la década de 1990. Esta fase corresponde a la llegada de Tony Blair y Bill Clinton ofreciendo una versión más "suave" del neoliberalismo. En la escala urbana, este período ha provocado una reestructuración de las políticas e instrumentos, centrándose en la "reparación" de los fracasos de la fase anterior. Surgen discursos sobre la sostenibilidad, y la participación de las comunidades. Sin embargo, se considera que el objetivo sigue siendo extender la lógica del mercado. Como señalan Brenner y Theodore

«Las condiciones para promover y mantener la competitividad económica fueron reconceptualizadas por muchas élites políticas y económicas urbanas para incluir diversos criterios administrativos, sociales y ecológicos. El neoliberalismo institucionalmente destructivo de la década de 1980 fue aparentemente reemplazado por formas cualitativamente nuevas de localización neoliberal que activamente abordaron el problema de establecer formas de de coordinación y cooperación no mercantiles a través de las cuales mantener el proceso de acumulación » (Brenner y Theodore, 2002; 27).

Esto identifica dos fases o procesos interrelacionados, que pueden convivir en el tiempo, vinculando la idea de las fases con la del neoliberalismo como el proceso de destrucción creativa que hemos descrito anteriormente. En primer lugar, el neoliberalismo, como un doble proceso de "marcha atrás" (*roll back*) en las formas heredadas del poder del estado fordista que de alguna forma suponían un freno a las relaciones de mercado, y también la mercantilización para añadir nuevos elementos (*roll out*) que permitan crear un nuevo marco favorecedor hacia el mercado. En ese sentido y teniendo en cuenta los procesos de transformación en el orden neoliberal debido a la crisis financiera mundial, recientemente se ha generado un debate sobre si estamos ante una nueva fase de profundización del neoliberalismo o si esto ha representado la trascendencia del neoliberalismo y la llegada de un nuevo régimen post-neoliberal.

En resumen, estos trabajos intentan alejarse de la literatura que considera que existe una uniformidad o estandarización en los contenidos y las formas de acción pública urbana. Por el contrario, la preocupación por la periodización y la geografía está presente en estas obras para hacer visible la dinámica de diferenciación entre épocas y lugares.

2.2 Límites de la literatura del urbanismo neoliberal

“There is no such thing as neoliberalism!”

(Clive Barnett, 2005: 9)

El neoliberalismo es una noción arquetípica de la actual producción científica anglosajona y ha dado lugar a animados debates en el universo académico. Tal y como hemos visto, es un marco analítico que contribuye a nuestra comprensión de la influencia de las transformaciones del capitalismo en los contenidos y formas de acción pública. Permite también poner el dedo en los mecanismos de dominación y desigualdad producida por las políticas urbanas y abrir nuevas vías de investigación relacionada con la reconstrucción del Estado y la evolución de las formas de gobernanza, específicamente las relaciones entre mercado, Estado y la sociedad.

El neoliberalismo como campo de investigación ha sido muy influyente y sin embargo, como marco analítico, ha sido objeto de críticas ya que “sufre de importantes déficits teóricos, analíticos, metodológicos y normativos” (Blanco, Griggs y Sullivan 2014, 3130). Como elementos principales de crítica, estos y otros autores resaltan a) sus conceptos difusos y excesiva preocupación por la generalidad; b) su debilidad explicativa, c) su determinismo económico y d) una visión crítica tildada de ideológica.

En primer lugar, se considera que “teóricamente, el neoliberalismo ofrece poca explicación de cómo y por qué regímenes particulares emergen y se incrustan en ciertas localidades” (Blanco, Griggs y Sullivan 2014, 3131). En ese sentido, se considera que no se ha avanzado mucho en la explicación y teorización de las diferencias locales, en parte debido a que en la estructura macro-teórica del argumento de la "ciudad neoliberal", los ejemplos locales han sido a menudo utilizados sólo para ilustrar como ésta se implementa. En este sentido, las aportaciones con respecto a la explicación de

los mecanismos por los cuales estos procesos ocurren y la descripción detallada de la manera en que estos procesos evolucionan, sigue siendo decepcionante. Si bien se sabe la manera en que esta ideología ha sido desplegada - a través de los Chicago Boys - en grandes organizaciones internacionales y en los países occidentales (Harvey, 2005; Klein, 2008), es más difícil entender cómo se distribuyen estos procesos en la escala urbana y cuáles son los grupos sociales en el origen de estas dinámicas. (Newman, 2014; Geddes, 2014; Parés et al, 2014).

Para muchos, este déficit teórico surge de su “abandono de la política, el significado y la dimensión afectiva de la política” (Blanco, Griggs y Sullivan 2014, 3131). Se critica su forma reduccionista de determinismo económico, representando al neoliberalismo como un proyecto político deliberado. Desde esta perspectiva, el giro neoliberal es el resultado inexorable de tendencias del desarrollo inherentes 'al capitalismo' que dieron lugar a una crisis de la que el capital busca salidas y soluciones.

En este sentido, a veces es difícil identificar cuál es el papel que realmente juegan los actores locales en estos procesos y cuál es su margen de maniobra. Considerar el neoliberalismo como parte de estructuras globales del poder económico, supone predeterminar un resultado, y aun peor, asumir que *debe* y *no puede* ser de otra forma. (Stiles, 2007: 134). En este sentido se ha tendido a minimizar la capacidad de la agencia local para realmente influir y transformar las relaciones de poder existentes, subestimando las tendencias contrahegemónicas presentes dentro de las ciudades, así como los esfuerzos de los gobiernos municipales para probar caminos alternativos de desarrollo. En este sentido, uno puede preguntarse si el patrón visible en el contexto anglosajón también se manifiesta en el caso español donde los municipios han sido tradicionalmente Estados de Bienestar locales (Parés, Blanco y Martí 2014).

Por otro lado, el concepto de 'Estado' parece particularmente indicativo de las dificultades de la literatura a la hora de proponer una definición precisa de algunos conceptos. Esto es evidente en la tendencia a situar un conjunto indiferenciado cuando

pretende analizar los diferentes niveles institucionales (local, regional, nacional) (Pickvance, 1995).

Otras preocupaciones de carácter teórico y analíticas que plantea la literatura es la necesidad de aclarar y delimitar mejor el término, dado su carácter polisémico y alto grado de ambigüedad e imprecisión. La definición del concepto es cada vez más elástica y utilizada para designar fenómenos muy heterogéneos. Se constituye así como un marco explicativo general que engloba procesos contemporáneos cruciales como la imposición de la austeridad fiscal y la privatización de los servicios públicos locales, los procesos de gentrificación, la descentralización y el advenimiento de la nueva gestión pública, la pérdida de influencia de las burocracias municipales a favor de diversos organismos, la movilidad de las políticas y el ascenso de *'fast policy transfers'* (Peck, 2011).

Se considera que estamos delante de un fenómeno de naturaleza mutable que se reinventa constantemente y adquiere distintas expresiones. Sin embargo, esta amplitud conceptual ha generado suspicacias. Como Newman (2014) acertadamente interpela, si *'todo es neoliberalismo'*, ¿qué singularidades puede realmente aportar este concepto?

2.3 Definiendo nuestro marco analítico: ‘el neoliberalismo realmente existente’

2.3.1 Agencia/estructura

Existen diferentes enfoques teóricos sobre la política de desarrollo urbano, originados a partir de diferentes paradigmas. Perspectivas neo-pluralistas, como los enfoques sobre el ‘régimen urbano’ (*urban regimes*) y la ‘máquina de crecimiento’ (*growth machines*) son perspectivas centradas en el agente, sus relaciones y organizaciones como elementos definitorios de la construcción de la política urbana.

La perspectiva del régimen urbano enfatiza las redes y relaciones formales e informales entre agentes del gobierno y el ámbito de los negocios, y teoriza el poder del estado como árbitro independiente de estos diversos grupos de interés (Stone, 1989). Por su parte, el enfoque de la máquina de crecimiento subraya el papel central de las coaliciones orientadas al crecimiento y revela cómo dichas coaliciones están formadas por la participación de las élites de empresariales (especialmente los capitalistas en tierra), medios de comunicación locales, universidades y otras entidades representativas de la sociedad civil (Logan Molotch, 1987).

Sin embargo, estas perspectivas “voluntaristas” ignoran la dinámica estructural capitalista que está detrás de la formación de las políticas urbanas (elementos como el papel de los procesos de acumulación de capital y el conflicto y la hegemonía de clase) y no contemplan cómo el Estado interviene en estos procesos. Según Macleod y Goodwin (1999), para enriquecer estas perspectivas deben tomarse en cuenta tanto la neoliberalización de las políticas urbanas, así como el proceso de reestructuración y reescalamiento espacial del Estado. Y a partir de aquí, analizar cómo estas dinámicas político-económicas supralocales influyen en la formación de coaliciones urbanas a nivel local. Por último, estos proyectos de desarrollo urbanos no pueden considerarse

sólo como el lugar donde operan poderosas élites empresariales, sino que es vital conceptualizarlos también como un lugar de luchas contrahegemónicas y de conflicto entre los diferentes segmentos de la sociedad civil.

Por otro lado, los enfoques provenientes de la Geografía Marxista abordan los procesos de desarrollo urbano en base a la estructura económica capitalista. Harvey (1989), uno de los más importantes geógrafos marxistas, sostiene que existe una relación estructural entre la acumulación de capital y la producción del espacio. Dentro de este enfoque, las políticas de regeneración de los frentes marítimos reflejan los mecanismos del empresarialismo urbano, al perseguir proporcionar un “buen clima para los negocios” y “atraer visitantes, turistas e inversores” en el marco de “leyes coercitivas de la competencia interurbana” (Harvey, 1989).

Desde esta perspectiva, el imperativo de la competitividad pone una nueva presión sobre los actores locales, que no tienen más elección que participar en estrategias de desarrollo para mejorar la competitividad y el atractivo de las ciudades. Los enfoques marxistas, al igual que los apuntes hacia el neoliberalismo anteriormente mencionados, también son criticados al hacer hincapié fundamentalmente en el papel de la dinámica estructural y desarrollar un enfoque excesivamente reduccionista y económico-determinista en la explicación del proceso de urbanización.

Frente a estas perspectivas, orientaciones recientes sobre el neoliberalismo urbano intentan combinar ambas aproximaciones a partir de adoptar una relación dialéctica entre la estructura económica y los agentes político-sociales que permita superar las visiones excesivamente deterministas y capitalocéntricas, con los enfoques voluntaristas centrados únicamente en cuestiones de agencia. Siguiendo la perspectiva teórica del ‘neoliberalismo realmente existente’ y el ‘neoliberalismo abigarrado’ (Brenner, Peck y Theodore, 2010; Peck, 2010), partiremos de una concepción dinámica y desigual del urbanismo neoliberal. Esta perspectiva permite evaluar cómo los planes y proyectos ‘top-down’ son transformados y codificados en y a través de los entornos específicos y

arenas políticas locales, así como de las prácticas de oposición y resistencia.

Esto supone abordar no sólo los condicionantes sistémicos y las restricciones estructurales (cuestiones como las dinámicas de acumulación y regulación o la posición del territorio en escalas más amplias del sistema económico), sino entender cómo los agentes se articulan en coaliciones y movilizan el aparato del gobierno local para construir y encarnar “el neoliberalismo realmente existente”, así como impugnarlo. En este sentido, nos resistiremos a la tentación de considerar un orden global que define, marca e impone las pautas a seguir y de ver este proceso de neoliberalización de la política urbana como un fenómeno inmutable y como un bloque hegemónico que todo lo abarca.

No se trata de analizar lo urbano como un mero agente pasivo que sencillamente recibe y aplica los dictados de una esfera global, sino que estos procesos de neoliberalización son favorecidos, materializados y encarnados por regímenes de actores locales que defienden la idoneidad del crecimiento económico y que diseñan las políticas urbanas orientadas a la transformación del frente marítimo de la ciudad. En otras palabras, se trataría de seguir la línea de Lovering (2002) y cambiar la pregunta de investigación de '¿cómo el neoliberalismo afecta a los distintos actores en esta ciudad', a 'cómo los proyectos que tienen efectos de neoliberalización se han establecido a través de las relaciones entre los diversos actores en el en el ámbito urbano'?

2.3.2 Local / Global

Investigaciones recientes demuestran que la tendencia sobre la que hemos abundado hasta ahora, no se limita a las ciudades del norte global. La difusión de estas políticas también se produce en el Sur Global, llevando a la implementación de estrategias de desarrollo empresarial urbano en África (Murray, 2011), Latinoamérica (Janoschka et al 2014) y Asia (He y Wu, 2009; Broudehoux, 2007;). Las tesis sobre la influencia de la

globalización en la difusión de estos procesos de cambio urbano apelan a factores políticos, económicos y socioculturales. Esta tendencia está arraigada en una acción conjunta de diversas dinámicas, que han hecho surgir un modelo global.

- a. Dinámicas económicas, como puede ser el ascenso e impacto del sector financiero en la producción urbana (Aalbers, 2012).
- b. La penetración de los dogmas neoliberales en la gestión urbana, acelerando la circulación de ideas y conceptos en el ámbito técnico-político así como la difusión de instrumentos para evaluar y establecer “rankings” de desempeño (McCann y Ward, 2011; Peck, 2011).
- c. Agencias internacionales de desarrollo han sido fundamentales para los procesos de neoliberalización mundial. Los programas de ajuste estructural del Banco Mundial, las organizaciones de Bretton Woods bajo el concierto ideológico del ‘consenso de Washington’ o los mas recientes dictados de la Troika. En este sentido, la austeridad (entendida como disminución de la deuda del gobierno y eliminación del déficit) y sus políticas vuelven a ser un término clave para entender el contexto actual, del mismo modo que lo fue en los años setenta, en la anterior gran crisis del capitalismo. La política de austeridad consolida y reafirma los procesos de neoliberalización en todas las escalas, especialmente la nacional y la urbana.

Sin embargo, existe un problema en la forma en como lo local y lo global (del mismo modo que la agencia y la estructura) se abordan en relación de uno al otro. Lo local se asocia generalmente con la autenticidad de la vida diaria, la particularidad cultural, la tradición, etc., mientras que lo global entonces se refiere a una dimensión abstracta del espacio situado de alguna manera sobre lo local (Massey, 2010; 165).

Esta contraposición se plantea también en términos de jerarquía. Massey afirma que en

relación con el impacto de la globalización, lo local generalmente es visto como un lugar pasivo afectado por las fuerzas globales o, en otras palabras, como un producto de la globalización, que es por lo tanto siempre se imagina ‘como viniendo de algún otro lugar’. Debido a esto, la globalización se convierte en una forma intangible desde la perspectiva de lo local.

Sin embargo, en realidad, la globalización no es ninguna externalidad. Por el contrario, la globalización ‘se hace’ y se construye siempre en lugares particulares. Lo local, los lugares, no son recipientes pasivos ni impotentes. Un análisis crítico de la política de los mega-proyectos, por ejemplo, nos ayuda a entender cómo lo ‘global’ está conectado y aterrizado, y cómo las ciudades y otros lugares son en realidad los laboratorios donde las modalidades de gobierno se transforman o reinventan en lo referente a intereses particulares, determinados equilibrios de poder, luchas y resistencias. Una mirada atenta y situada de la política del “*eventismo*” expone una geografía relacional del capitalismo global contemporáneo que da lugar a nuevos arreglos y disposiciones en los que las necesidades del mercado, o las necesidades de “llegar a tiempo” o las necesidades de “competir” de alguna forma, determinan y justifican modos de gobierno autoritarios y “excepcionales”.

Lo que comúnmente entendemos por neoliberalismo no es ningún orden social o racionalidad política inmune al cambio. En mi investigación, mi objetivo es entender cómo lugares y proyectos particulares contribuyen a la realización del gobierno neoliberal y la globalización, y cómo posteriormente sirven como “laboratorios” o modelos para otros lugares. En el análisis de esta geografía relacional, Barcelona, Rio de Janeiro y Atenas son nodos de conexión en el flujo global de ideas, métodos y luchas que han hecho de nuestro orden social neoliberal lo que es hoy en día.

De alguna forma, se trataría de analizar “la producción local de la globalización” (Massey, 2010) una producción, que como sucede en el caso del puerto de Barcelona, traza nuevas fronteras sociales, económicas y espaciales, entre los

ciudadanos ordinarios por un lado, y las élites políticas, los inversores extranjeros y los consumidores globales por otro. Entender la política contemporánea de la globalización neoliberal a través de los ojos de los mega-proyectos y los mega eventos, no es un intento de redefinir lo local y su relación con lo global, sino mas bien de localizar fenómenos que generalmente atribuimos a lo global.

Por consiguiente, el estudio de la política urbana debe tomar en cuenta **la dimensión espacial y relacional**. La producción del espacio urbano involucra a actores diferentes procedentes de diferentes lugares, mientras que las relaciones de poder articuladas a través del proceso urbano no se encuentra exclusivamente dentro de un contexto político nacional. En otras palabras, los proyectos urbanos neoliberales son empresas globales e involucran a todo tipo de agentes, extranjeros y nacionales, que influyen e incluso controla los procesos de toma de decisiones.

En este sentido, la transformaciones urbanas en curso en ciudades como Barcelona y Rio de Janeiro no vendrán determinadas únicamente por el específico “régimen urbano local” o por las relaciones domésticas entre el Estado y la sociedad, sino también por los intereses y las intervenciones relacionadas con la globalización neoliberal contemporánea. Desde grupos inversores, pasando por el papel que juegan las recomendaciones del FMI o la FIFA para modificar legislaciones en todo el mundo o la movilidad de políticas y buenas prácticas, desde Baltimore hacia Barcelona y posteriormente a Rio de Janeiro.

La naturaleza de la política contemporánea en Barcelona, Rio de Janeiro o Atenas está oculta dentro de las complejas relacionalidades que acaban por producir los espacios urbanos. Relacionalidades que, como sucede con el proceso olímpico, han dado lugar a nuevas formas de gobierno, nuevas formas de dominación y control y también, por supuesto, han contribuido a la creación del contexto en el cual nuevas formas de protesta social han emergido en los últimos años.

En base a estas ideas, planteamos la necesidad de poner atención tanto a estructuras institucionales más amplias y sólidas como a los experimentos que tienen lugar en territorios específicos pasando por el fenómeno de la transferencia internacional de ideas y políticas y el papel de las resistencias. En concreto queremos analizar cómo las formas y consecuencias del neoliberalismo continúan evolucionando a través de una mezcla de fracasos y crisis, experimentación regulatoria y transferencia de políticas a través de lugares, territorios y escalas.

2.3.3 Las geografías del 'neoliberalismo realmente existente'

Investigaciones recientes han hecho hincapié en que el 'neoliberalismo realmente existente' (Brenner y Theodore, 2002) o el 'neoliberalismo abigarrado' no se manifiesta como un fenómeno uniforme sino que se construye en diferentes lugares de diferentes maneras, como consecuencia de las propias historias y patrones institucionales, sociales, culturales, económicos y políticos. En el caso español, Rodríguez et al (2013) definen las características específicas del neoliberalismo español en términos de:

- a. Modelo de acumulación altamente "territorializado" orientado al desarrollo de la propiedad y generador de altos índices de endeudamiento;
- b. Cambio hacia una economía liberal y abierta que profundiza en la vía urbano-turística-financiera;
- c. Fuerte empresarialización de las administraciones públicas cada vez más controladas por el entramado inmobiliario-constructor;
- d. Implementación de un Estado de Bienestar sub-desarrollado y crecientemente privatizado.

El caso Brasileño, (de Souza, 2015) define sus características principales en términos de

- a. Particularidades del proceso de urbanización en América Latina (informalidad, desigualdades);
- b. La incompletitud de la función del bienestar en los Estados latinoamericanos;
- c. La fuerte tradición corporativista en torno un estado desarrollista;
- d. Una evolución de una especialización primario-exportadora, a un modelo o estrategia de acumulación basada en Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) que se ve quebrada con la crisis de deuda y el ajuste impuesto por el FMI.

La literatura de los estudios urbanos críticos han argumentado durante un tiempo que las ciudades han sido un laboratorio institucional clave para la reestructuración regulatoria y la experimentación en la formulación de políticas (Peck y Tickell, 2002).

En este sentido, quiero analizar la aparición de grandes proyectos urbanos como ejemplo por excelencia de los cambios en las formas de gobernanza urbana, consolidando el bien documentado cambio hacia políticas, prácticas y discursos más empresariales en países como Brasil, Grecia o España. Abordar cómo esta “política urbana global” se convierte en “regeneración urbana realmente existente” a partir de su desarrollo concreto en planes, políticas y programas dando lugar a diferentes coreografías de actores públicos, privados y ciudadanos y a diferentes formas de llevar a cabo el proceso de transformación.

2.3.4 Como viajan las políticas

Aún reconociendo que forma parte de un contexto político y económico más amplio, tradicionalmente lo urbano ha sido entendido como el ámbito de la política local y analizado dentro de los límites territoriales de la ciudad. Sin embargo, la globalización (y los procesos de neoliberalización) han hecho que acotarse analíticamente al ámbito urbano sea cada vez más problemático. Para analizar las políticas urbanas es importante tener en cuenta un elemento fundamental con frecuencia subestimado en los análisis: la interacción entre lo local y lo global y el papel de personas y las ideas “en movimiento”.

Esto ha provocado que recientemente aparezca una literatura que aborda la “transferencia” o “movilidad” de las políticas urbanas y cómo estas viajan de ciudad en ciudad (véase entre otros McCann, 2011; McCann y Ward, 2012, Healey, 2011; Robinson, 2011). Estos estudios se abocan al análisis sobre cómo las políticas urbanas viajan y/o son producidas en contacto con otros lugares y cómo la relación entre actores, ideas, recursos, técnicas y prácticas de gobierno situadas en otros lugares son “ensambladas” para dar forma a la política urbana local.

La hipótesis que plantean estas perspectivas es que la neoliberalización se produce activamente en diferentes lugares al mismo tiempo a través de la existencia de canales de difusión fuertes y redes de distribución, apoyados y legitimados a través del intercambio y la circulación de conocimientos y ideas. Como McGuirk señala,

"La política urbana y sus políticas relacionadas deben ser conceptualizadas como ensamblajes relacionales-globales que son constituidos y (temporalmente) fijados a través de procesos de territorialización y que tienen efecto a través de su desempeño en el lugar". (McGuirk, 2012; 263).

De alguna manera, el análisis del turismo de la política urbana y la transferencia está relacionado con una cuestión más amplia: el debate sobre la convergencia o no de las

políticas urbanas en todo el mundo, y las conexiones entre las políticas, y la globalización y el neoliberalismo.

Es decir, tenemos modelos, conceptos y políticas que circulan a través de flujos de conocimiento transnacionales y que encarnan ideologías particulares sobre el desarrollo urbano y el crecimiento económico. Esta movilidad contribuye a la promoción de normas y creencias sobre lo que constituye una deseable 'ciudad global'. En este sentido, tal y como nos recuerda Kevin Ward (2007), parece que ha emergido en los últimos años una forma aparentemente internacional, si no global, de 'hacer' desarrollo urbano. (Ward, 2007). Del mismo modo que se observa en los BID o las *enterprise zones*, los GPU en frentes marítimos han seguido una trayectoria que coincide con la movilidad internacional de sistemas de regeneración de inspiración neoliberal. Tales conceptos circulan a través de agentes específicos que adoptan ese papel de transmisor. Desde organizaciones internacionales (por ejemplo el Banco Mundial o el FMI) a empresas privadas de consultoría y redes de política global especializadas.

Un elemento a destacar, es que esa transferencia de políticas no sólo sigue una lógica “desde arriba” a partir, por ejemplo, de la formación de regímenes de normas transnacionales, ya sea a partir de las imposiciones de Organizaciones internacionales multilaterales como el Banco Mundial o FMI o de organizaciones privadas como la FIFA o el Comité Olímpico Internacional. En un clima de creciente competencia, la transferencia adopta la forma de redes interurbanas de aprendizaje y emulación de "política rápida" (Peck, 2012) con ciudades copiándose unas a otras. Este elemento también contribuye a esa internacionalización del régimen político neoliberal. Como señalan Jessop y Peck (1998), este proceso de *fast policy transfer* o “transferencia de política rápida” (Jessop y Peck, 1998) significa que “la neoliberalización es activamente producida en diferentes lugares al mismo tiempo a través de la existencia de canales de difusión fuerte y redes de distribución, que son ellas mismas apoyadas y legitimadas a través del intercambio y circulación de experticia, ideas y conocimientos”.

En este sentido, un trabajo empírico en ciudades como Rio de Janeiro y Barcelona, nos permite un análisis de cómo la regeneración de los frentes marítimos se convierte en una “política en movimiento”. Este enfoque se aboca a los mecanismos mediante los cuales se traduce y se produce la transferencia (desde discursos, hasta propuestas concretas o directamente asesoramiento o legislaciones internacionales).

2.3.5 Urbanismo neoliberal y crisis

Uno de los objetivos de esta tesis es contribuir, a partir de una investigación empírica, a los debates sobre la crisis financiera y su impacto en las políticas y la transformación del desarrollo urbano a partir de evaluar la fase actual de desarrollo y la forma que adopta el urbanismo neoliberal en el contexto específico de la crisis financiera mundial de 2012. Desde el comienzo de la crisis fiscal, los geógrafos han demostrado que esto era una turbulencia con una importante dimensión espacial (Harvey, 2008). Cinco años después del brote inicial, se evidencia que no sólo la formación de la crisis sino también su "gestión" a través de la austeridad pública tiene una distintiva dimensión urbana: las ciudades están directamente afectadas a causa de su mala situación fiscal o indirectamente se ven afectadas por los recortes en servicios públicos.

Un número de investigadores ha destacado la importancia de continuar con la investigación de estos proyectos para examinar cómo han cambiado las formas de intervención urbana neoliberal en el contexto de la crisis y si es cierta o no la popular proposición de que el neoliberalismo se intensifica en tiempos de crisis (ver Oosterlynck y Gonzales, 2013; Schindler, 2014; Buitrago, 2015). Nuestro posicionamiento es el siguiente. Por un lado, queremos considerar las consecuencias de la actual crisis económica mundial para las políticas urbanas (urbanismo de austeridad) y para la gobernanza urbana, reflejando cómo este contexto ha reforzado los discursos neoliberales. A su vez, queremos analizar las respuestas alternativas a la

crisis están surgiendo, con contenidos y con qué consecuencias. De alguna forma, intentamos conciliar dos grandes visiones (que podemos definir como optimistas y pesimistas) que dominan la agenda de investigación en la actualidad.

Por un lado, los análisis que tratan de descifrar las mutaciones del neoliberalismo bajo el efecto de la crisis financiera que comenzó en 2007 y que, en buena medida, confirman el mantenimiento y la profundización de estrategias empresariales en las ciudades. Por otra, queremos situarnos en la perspectiva de los que analizan la “ventana de oportunidad” abierta por el nuevo escenario a partir del potencial transformador inducido por esta situación. Un debate que podríamos enmarcar en otro debate mas amplio sobre la cuestión de la autonomía de los gobiernos locales y su capacidad de producir políticas urbanas alternativas. Existe capacidad para responder a la crisis de “otra manera”? o las decisiones políticas están limitadas por las limitaciones externas de la macroeconómica y las presiones de las altas esferas (léase la troika)?

Desde perspectivas que podríamos tildar de “optimistas”, se considera que la crisis financiera que comenzó en 2007 ha ayudado - por lo menos inicialmente - a legitimar ciertas críticas dirigidas a las políticas urbanas más emprendedoras, abriendo así una brecha en la aparición de políticas urbanas alternativas y importantes innovaciones sociales y políticas. Resistencias que descomponen y reconfiguran las tecnologías de poder neoliberales. Así, en algunas ciudades, la profundidad y la violencia de la crisis sería probables que se abra una ventana de oportunidad para el surgimiento de prácticas y políticas alternativas; para una nueva forma de entender el desarrollo urbano menos marcado por los dogmas empresariales. Investigadores como Margit Mayer perciben en este nuevo contexto, un caldo de cultivo propicio para la aparición de estrategias urbanas ' post-neo-liberal " más progresista, más justa y finalmente más respetuosa con el medio ambiente. Desde estas perspectivas se aduce que junto a la movilidad de las políticas empresariales, se esta produciendo un fenómeno de cierta “contaminación y viaje de

las practicas de resistencia, tal y como se observa con las primaveras árabes, el 15M, el movimiento *Occupy* y lo que se ha venido conociendo como la “*global revolution*” (Mayer, 2009).

Otros, más escépticos, consideran la crisis como un nuevo paso en las mutaciones del neoliberalismo (Brenner et al., 2012), en la que la “emergencia de la crisis” reafirma el objetivo de la extensión de la dinámica de mercado (Peck et al. 2010; Oosterlynk y González, 2013). Una crisis es excepcional por defecto; un cambio momentáneo en el paradigma, a la regla. En este sentido, ciertos autores han abordado la gobernanza de la crisis a partir de las ideas de excepción, emergencia y el urbanismo de la austeridad.

2.4 La regeneración de los frentes marítimos

"The transformation of the Urban Ports is, without a doubt, one of the big chapters of the urban renewal for the last 15 years and it can make sure it will be a crucial topic in next decades"

(J. Busquets & J. Alemany, 1990: 5).

"It would hardly be an exaggeration to say that waterfront revitalization was the major event in urban planning and development during the last decade. It symbolized the 1980s in the same way that motorway construction and new town building characterized the 1950s and the 1960s"

(Peter Hall, *Waterfronts : a New Urban Frontier*)

La reestructuración física y funcional de las frentes marítimos y de las antiguas áreas portuarias ha sido un componente habitual en la agenda de las políticas urbanas en todo el mundo. Lugares emblemáticos de los procesos de reestructuración económica y urbana de las ciudades en la era post-industrial han sido estudiados desde distintas disciplinas. Desde Baltimore a Melbourne, pasando por Barcelona, Rio de Janeiro o Buenos Aires, muchas son las ciudades que han apostado por hacer de su frente marítimo un nuevo vector de crecimiento aprovechando espacios estratégicos para la organización de la producción social postfordista. (ver entre otros a Hoyle, 2000; Breen y Rigby, 1994, Malone, 1996; Bruttomesso, 2001)

Varios factores de diversa naturaleza explicarían este hecho. Por un lado, supone una oportunidad para rescatar el contacto de la ciudad con el mar recuperando el espacio portuario para uso ciudadano una vez perdida la funcionalidad económica de puertos, astilleros y demás infraestructuras industriales que ocuparon durante largo tiempo la primera línea de costa urbana. A su vez, el aprovechamiento del patrimonio marítimo

junto con la mejora de sus cualidades medio-ambientales permite generar un nuevo espacio de gran valor para la ciudad, dadas sus cualidades físicas y sensoriales (Rubin, 2011; Shaw, 2013)

Pero es sobre todo a raíz de las crecientes presiones para la competencia económica interurbana, que los frentes marítimos (junto a los centros históricos) se convierten en objetivo prioritario de las políticas de planeamiento urbano. En perfecta sintonía con el nuevo paradigma del empresarialismo urbano, ciudades en declive han visto en el redescubrimiento del mar una oportunidad de oro para la generación de un nuevo relato e imagen con la que poder competir en el escenario global (Sandercock y Dovey, 2002, Brownill, 2011).

A su vez, la gran cantidad de suelo disponible junto con la localización privilegiada de estos enclaves urbanos supone una oportunidad única para el desarrollo de nuevos usos urbanos y favorece la aparición de proyectos de prestigio y emblemáticos para mejorar el estatus de la ciudad. Por tanto, mas allá de la necesidad de reorganizar los antiguos espacios de la producción industrial, la remodelación de los frentes marítimos debe situarse en un contexto más amplio de estrategias urbanas que utilizan el entorno construido como un requisito para la acumulación de capital y para la preparación de las ciudades para la competencia.

Ésta concepción de las políticas urbanas es interpretada recientemente de manera crítica como resultado del dominio de la agenda neoliberal. La ciudad y sobre todo los espacios centrales (centro histórico, frente marítimo) dejan de ser considerados como espacios degradados y problemáticos para considerarse “una fuente de producción de riqueza”. Pasan así a ser concebidos como los motores de crecimiento económico de la ciudad, motor turístico, atractor de inversiones y espacio generador de grandes plusvalías urbanas (ver Harvey 1989; Logan y Molotch 1987; Oakley, 2011).

Aunque ambos objetivos pueden coexistir en muchos programas de regeneración, el

hecho de poner el acento en promover funciones comunitarias, relacionales, ecológicas o por el contrario, priorizar la creación de nuevas áreas de centralidad económica conlleva diferencias significativas. Centrarse en principios económicos o en elementos de sostenibilidad definirá tanto la específica orientación del desarrollo, así como la forma de hacerla operativa. Algunos autores plantean que los proyectos de regeneración de los frentes marítimos son una "historia urbana de éxito mundial" (Brownill, 2011; 2013; Bunce y Desfor 2007) en la necesaria transición económica de las ciudades, al conseguir reconvertir áreas abandonadas en nuevos entornos urbanos de gran atractivo ciudadano (Breen y Rigby, 1994). Frente a estos, otros planteamientos más críticos han puesto el acento en las insuficiencias de estos procesos paradigmáticos del urbanismo neoliberal.

Sin embargo, más allá de estas diferencias, la literatura ha destacado el alto nivel de homogeneidad y una tendencia 'a una cierta estandarización' de las intervenciones. Desde las experiencias pioneras de Baltimore y Boston, atracciones turísticas, complejos orientados al consumo y entretenimiento, instalaciones culturales y deportivas o edificios de arquitectura icónica para oficinas y grandes hoteles de lujo, se han convertido en elementos comunes en la mayoría de programas. Se asume un supuesto "modelo de éxito" replicado, que sugiere que no sólo estamos ante un fenómeno de carácter global, sino ante un producto de la globalización. Desde esta concepción, "tanto en los procesos como en los resultados, los entornos reconstruidos (los frentes marítimos) podrían estar en cualquier lugar" (Shaw, 2013: 2).

Los defensores de dicha interconexión han aportado detallados estudios empíricos que permiten establecer vínculos causales sólidos, destacando especialmente Swyngedouw (Swyngedouw et al, 2002) y su análisis sobre los Grandes Proyectos de desarrollo. El autor señala que estas herramientas "paradigmáticas de las nuevas políticas urbanas" han pasado al centro de la agenda política y económica neoliberal hasta el punto de convertirse en una 'estrategia urbana global', donde las alianzas público-privadas jugarían un papel clave. Según los autores, varios elementos vinculados a la

globalización han integrado el fenómeno en los circuitos del capital global, consolidando así el poder económico del capital inmobiliario, y contribuyendo al desplazamiento de una población vulnerable y cada menos protegida por el Estado.

Brownill (2013) señala que los frentes marítimos y portuarios se entienden a menudo como resultado de la propagación internacional de modelos globales, “*best practice*” y modelos de regeneración urbana de referencia tales como la “Ciudad Creativa” de Richard Florida (2009). Un ejemplo de movilidad y transferencia de políticas y de 'ideas de otras partes' en el marco de la globalización, con muchos esquemas haciendo referencia a otros casos de éxito como una justificación para su desarrollo (Ward, 2011). Tal y como plantea Peck (2011), la generalización de estas políticas se explica más por la creencia en su eficacia que por el 'éxito' - discutible - de algunas experiencias recientes erigidas apresuradamente en modelos.

En el plano sociológico, se ha abordado el análisis de las similitudes de estos fenómenos globales localizados. Como señala Fernando Monge, “pocos casos de estudio, como los relacionados con la reurbanización de las antiguas áreas portuarias o los frentes marítimos (*watefronts*) son más adecuados para lidiar con las complejidades de las transformaciones sociales y culturales de la globalización” (Monge, 2010). Por su parte, John Hannigan (1998), en su debastadora crítica de lo que denomina la ciudad postmoderna, marca una tendencia creciente: la propagación de infraestructuras de ocio, cines, centros comerciales, restaurantes temáticos, casinos y otros complejos de entretenimiento a gran escala que vendrían a convertir el espacio urbano en una “ciudad de fantasía”.

En resumen, esta emergencia de un modelo genérico y global es debida, entre otros factores, a las tendencias homogeneizantes del mercado global, la transferencia de políticas (Brownill, 2013; Ward, 2011) o la sustitución del planeamiento por proyectos de desarrollo urbano a gran escala o megaproyectos urbanos (Moulaert et al, 2003; Oakley, 2013; Orueta y Fainstein, 2008; Lehrer y Laidley, 2008). A continuación

entraremos en detalle en cada una de estas cuestiones.

2.4.1. La movilidad de políticas: la “Rousificación” como modelo

En Estados Unidos es famoso un término que, al igual que con lo sucedido con la noción de “maquina de crecimiento” bien podría haberse extendido como un concepto importante dentro de los estudios urbanos en todo el planeta: “*Rouseification*”. El término, hace referencia al promotor inmobiliario James Rouse, “el Robin Hood inmobiliario” propietario de la Rouse Development Company. Rouse impulsó la reconversión de terrenos municipales situados en las obsoletas zonas portuarias de Boston (Old Port) y Baltimore (Harbor Place). E ideó su conversión en *festival center* o *festival market places*³, áreas dedicadas al ocio, al comercio y servicios que debían servir para “revitalizar” la ciudad e impulsar la economía local, especialmente el turismo, permitiendo el regreso del puerto a su función originaria (Brownill, 2013).

La reforma fue considerada un éxito⁴: “la joya de la corona del renacimiento de Baltimore que supuestamente atraía más visitantes que Disneylandia” (Hanigan, 1990). Con ello el modelo *festival marketplace* al estilo Rouse (partenariado público-privado y industria del consumo personal) se convirtió en un referente. Y en años posteriores se extendió como la nueva promesa de la estrategia de revitalización de los “decadentes y desérticos” centros urbanos y frentes marítimos, primero norteamericanos, y

³ Centro comercial al aire libre que refuerza la comida y el entretenimiento como concepto a la par de las compras.

⁴ El proyecto generó gran revuelo. Los residentes y comerciantes de los barrios populares del entorno (Little Italy y Baltimore Sur) protestaron ante lo que consideraban una privatización del espacio público, preocupados a su vez por la destrucción estética y la desposesión del paisaje y los posibles efectos gentrificadores asociados a la intervención. El proyecto, se sometió a referendun y finalmente fue aprobado (Frieden y Sagalyn, 1990)

posteriormente Europeos y del resto del mundo⁵. (Meyer, 1999; 252).

La presentación de las ciudades como lugares nodales, las nuevas oportunidades de los territorios (argumento apoyado en reconversiones exitosas, como en el caso de Baltimore), y la prioridad puesta en el posicionamiento en las redes globales, acabaron convirtiéndose en elementos clave de una ‘buena política urbana’. Se trataba de movilizar terrenos de propiedad pública para crear un contexto favorable para que el capital corporativo invirtiera en el desarrollo de grandes proyectos orientados al turismo, despertando a su vez a un tejido urbano dormido.

El carácter comercial de la reforma reforzó el peso de la economía privada y de sus actores, enfatizando la creación de partenariados. A su vez, el espacio portuario, su trama de relaciones y actividades y los barrios del entorno - áreas comúnmente evitadas (“*no-go areas*”) y habitualmente estigmatizadas y hostiles para la clase media y los turistas - se convirtieron “en lugar de paseo” (Shaw, 2013). Esto permitió reformular estos espacios como un nuevo entorno social ideal, gracias a una combinación de elementos económicos (protagonismo adquirido por la economía basada en los servicios) y culturales (estilos de vida, nuevo patrón de consumo, turismo, contacto con el agua, centralidad).

Boris Vormann (2014), haciendo una analogía con la periodificación de la gentrificación realizada por Hackworth y Smith (2001) sitúa un esquema cronológico que identifica tres ‘olas’ o fases de desarrollo de los frentes marítimos, separadas por dos períodos de transición (momentos de crisis económica). De acuerdo con este autor, aunque con un retraso de aproximadamente una década, se ha seguido una trayectoria muy similar a la sucedida en los procesos de gentrificación.

⁵ Muchas ciudades portuarias del mundo estuvieron influenciadas por el proceso de “renacimiento” del frente marítimo y de la *inner city* de Baltimore. Entre ellos el Darling Harbour en Sidney, centro de convenciones, acuario, museo de ciencia, recinto ferial y centro comercial; el Queensway Bay en California, el Norfolk, Virginia a convention center, el World Trade Center, el Marriott Hotel con un museo náutico de ciencia y una terminal para cruceros de alto nivel, el Laganside project en Belfast, Northern Ireland.

La primera ola emerge en la década de 1960 formada por los primeros desarrollos esporádicos y desconectados en Baltimore y Boston. Después del éxito económico de este nuevo paradigma urbanístico, viene una segunda ola: la 'fase anclaje'. Los que habían sido dos experimentos urbanos en un contexto de recesión de la economía local, se convirtieron en ejemplos a seguir cuando se produjeron las crisis industriales de los años setenta que alcanzaron las estructuras del sistema capitalista mundial. Suscitaron un gran interés en urbanistas, políticos y académicos, extendiéndolos a lo largo y ancho del planeta como “un modelo de referencia replicable y aplicable en todos lados”. Con ello se extendería a ciudades en Canadá, Estados Unidos y el resto de la Europa continental de manera metastásica.

Posteriormente vendría la tercera ola, durante la década de 1990 y 2000, donde se “generaliza el modelo y deviene, como la gentrificación, una "estrategia urbana global” que se expande y traslada a otras ciudades portuarias alrededor del mundo como una fórmula global para aumentar la vitalidad económica de las ciudades a partir de la atracción de “flujos de capital y deseo” (Sandercock y Dovey, 2002).

El caso específico del modelo de regeneración del Port Vell de Barcelona, al menos en su primera etapa, parece estar inspirado por el modelo ‘Rouse’ y la experiencia de las ciudades americanas de Baltimore y Boston. La apertura del Maremagnum, un “festival marketplace” al “estilo Rouse” en la antigua área portuaria de Barcelona fue promovida por la *Rouse Development Company* (Ward, 2000). La movilidad de las políticas dependen de una multitud de factores. Por un lado, las ciudades, ávidas de modelos de referencia que les permitan competir, buscan políticas y proyectos exitosos que sean susceptibles de importación. No es casualidad que Maragall estuviera viviendo en Baltimore, modelo que importó cuando volvió a Barcelona y se convirtió en el alcalde de la ciudad (Monge, 2010; Monclús, 2003).

Por otro lado, después del éxito comercial y arquitectónico de los primeros proyectos, las constructoras, promotores e inversores inmobiliarios como la Rouse Co. o la

Olympia York comenzaron a especializarse en la reconversión de los muelles subutilizados de las ciudades portuarias (Samperi, 1986). Las autoridades de la ciudad a menudo eran incapaces de competir con estos promotores especializados, tanto en términos de financiamiento como de conocimientos.

2.4.2. La globalización de los grandes proyectos urbanos

Las operaciones de desarrollo urbano encaminadas a la transformación de los antiguos espacios de la producción industrial, como los frentes marítimos y los obsoletos espacios portuarios, han sido consideradas por parte de la literatura especializada como proyectos de desarrollo urbano a gran escala (Swyngedouw et al., 2002) o una “nueva generación” de megaproyectos (Lehrer y Laidley, 2008; Díaz Orueta y Fainstein, 2009). Con ello se pretende establecer una diferenciación de las grandes obras públicas de la época keynesiana⁶ (ver Altshuler Luberoff, 2003; Barthel, 2010).

Pese a que engloba intervenciones tan dispares como la recuperación de centros históricos, la rehabilitación de grandes áreas de vivienda degradada o la reutilización de los espacios productivos del fordismo (Carmona y Arrese, 2005), el término ha ido ganando importancia dentro de la literatura académica como concepto analítico. En tanto concepto es utilizado para describir actuaciones prestigiosas, caracterizadas por su alto coste y su perfil emblemático (Bianchini, et al, 1992, 246) capaces de movilizar importantes capitales tanto públicos como privados y para acometer una modificación funcional y físico-espacial de áreas centrales estratégicas de cara a la reestructuración post-industrial de los núcleos metropolitanos (Cuenya, 2012; Loftman y Nevin, 1994;)⁷.

⁶ A diferencia de la primera o segunda generación de proyectos urbanos desarrollados a partir de los años 1960s y finales de los 1970s, respectivamente (Portas, 2003) y de las grandes obras públicas e infraestructuras de transporte.

⁷ “Un proyecto de prestigio se define aquí como un proyecto pionero o innovador, de alto perfil, y a gran escala, autónomo (*self-contained*), que principalmente se justifica en términos de su capacidad para atraer inversión extranjera, crear y promover nuevas imágenes urbanas y actuar como centro de radiación para el renacimiento facilitando aumentos en los valores de la tierra y actividades de desarrollo para las zonas adyacentes” (Loftman Nevin, 1994; 300)

Convertidos en un instrumento clave de la planificación de las ciudades de todo el mundo en las últimas décadas (Díaz, 2015), estos grandes proyectos urbanos se caracterizarían por capturar las tendencias dominantes de las “Nuevas Políticas Urbanas” (Cox, 1993) trasladando los principios económicos neoliberales a nivel urbano (Swyngedouw et al., 2002). De acuerdo con Sánchez et al,

“Como ningún otro mecanismo, los Proyectos de Desarrollo Urbano revelan tendencias hacia la formación de nuevos modos locales de regulación del (re)desarrollo y gestión urbana, conformado por las presiones de la reestructuración competitiva y las cambiantes prioridades sociales y económicas, así como por los importantes cambios políticos e ideológicos” (Sanchez, et al., 2005: 37-38).

Swyngedouw et al (2002), a partir de un estudio comparativo de trece megaproyectos en diferentes países europeos - muchos de los cuales eran transformaciones de los frentes marítimos- reveló una serie de características comunes en la mayoría de programas.

a) Intervenciones focalizadas territorialmente, especialmente en “áreas de oportunidad” como los frentes marítimos.

En vez de la ordenación del crecimiento, lo que interesa es establecer proyectos en áreas específicas, “áreas de oportunidad”. Éstas se definen como espacios que ante la reestructuración urbana habían perdido su potencial económico y pasan a ser nuevamente rentables en el marco de la economía postfordista, permitiendo en particular una rentabilidad atractiva al sector privado (Álvarez, 2002). En este contexto, los GPU se convierten en instrumentos políticamente factibles debido a la nueva dependencia de las industrias turísticas y los sectores financieros e inmobiliarios. Sin embargo, esto produce una subordinación a la lógica del beneficio privado y una creciente fragmentación espacial de la intervención pública en la ciudad a partir del abandono de las figuras del planeamiento normativo y de los planes directores, que son

sustituidos por proyectos negociados y realizados junto con el sector privado.

Esta lógica de intervención supone la primacía del proyecto sobre el plan integral de largo plazo, se concentra más en la política económica del lugar que en la del territorio (tal y como había descrito Harvey al referirse al creciente empresarialismo urbano), y funciona como un mecanismo de “excepcionalidad” dentro de los procesos de planificación y política urbana (Swyngedouw et al 2002). Buena parte de la investigación que se ha realizado hasta la fecha sobre las repercusiones de este urbanismo confirma que, en general, éstos tienden a aumentar la polarización socioespacial al suponer la creación de islas de riqueza poco integradas, favoreciendo el desarrollo de una ciudad más desigual, fragmentada y segregada.

b) Intervenciones con una mirada y vocación global.

La competencia entre ciudades ha llevado a la réplica en serie de formas particulares de desarrollos. Bajo esta lógica, se crean burbujas turísticas “globales en su objetivo y apariencia”. La clientela es una élite global y la arquitectura se caracteriza por su carácter icónico que a menudo carece de referencias a la ciudad y a su entorno construido. Estos 'proyectos de prestigio' (Loftman y Nevin, 1994), situados dentro de los flujos más amplios de personas (turistas, inversores), lugares (edificios y forma construida) y políticas (ideas y conocimiento) en movimiento, reflejarían cómo la globalización se ha urbanizado (Moulaert et al., 2002).

La literatura plantea un panorama general donde los frentes marítimos aparecen como lugares de espectáculo mercantilizado y exclusivo "disfrutados sobre todo por aquellos que se benefician de la nueva economía" (Sandercock y Dovey, 2002, 160). Orientados hacia estilos de vida de alto consumo para atraer capital y población de “la clase social correcta” (Harvey, 1990: 92).

David Harvey (nativo y residente de Baltimore) ha criticado la orientación comercial y consumista de estos espacios excluyentes para los residentes locales con instalaciones que no se utilizarán por parte de la población local, debido al énfasis en actividades basadas en el consumo y convertidos en enclaves globalizados, con poca conexión real con el resto de la ciudad.

Aunque se manejan discursos sobre la “recuperación para la ciudad” y la “apertura y acceso al mar”, la literatura observa cómo se han producido restricciones al acceso. Esto se expresa, ya sea a partir de favorecer un tipo de actividades recreativas de carácter elitista, o por una gobernanza y gestión del espacio público que incluye el control del comportamiento público - uso de CCTV, guardias de seguridad, proliferación de arquitecturas cerradas y mayor iluminación - para mejorar el atractivo de las áreas a los inversores, turistas y nuevos residentes. Además, estos nuevos entornos suelen ser visualmente distintos de la ciudad preexistente y típicamente desconectados en términos de gobernanza – a menudo gobernados por una autoridad de desarrollo especial (Brown, 2009; Galland y Hansen, 2012) – que intensifica su desintegración del entorno urbano y falta de lazos sociales e identificación.

La literatura ha destacado la paradoja de que mientras las ciudades se definen como únicas y especiales, estos renovados espacios de cultura, consumo y representación generalmente replican una imagen universal de una ciudad de clase mundial siguiendo un mismo patrón, de carácter muchas veces homogeneizante y banal, sin un auténtico sentido de lugar y de tiempo que permita considerar las especificidades locales. Si bien la mayoría entiende el valor de la diferenciación en “un mercado global de lugares cada vez más concurrido y homogeneizado”, los gobiernos y promotores son reacios al riesgo y tienden a volver a la fórmula (Shaw, 2013; Scharenberg y Bader 2009).

c) Políticas de regeneración lideradas por el mercado y orientadas al crecimiento en fuerte correspondencia con el aumento de los valores inmobiliarios.

La construcción de instalaciones culturales y deportivas, atracciones turísticas, complejos orientados al consumo y entretenimiento o edificios de arquitectura icónica para oficinas o grandes hoteles se han convertido en características comunes de los esquemas de revitalización de los frentes marítimos en ciudades de todo el mundo como fórmula para “atraer inversión extranjera, crear y promover nuevas imágenes urbanas y actuar como centro de radiación para el renacimiento urbano facilitando aumentos en los valores de la tierra y actividades de desarrollo para las zonas adyacentes” (Loftman Nevin, 1994; 300). Este proceso sociopolítico descrito por Cochrane (2007) como “lógica del crecimiento antes que nada” (*growth first logic*), dispone la política de regeneración urbana como apoyo y base para la competencia económica interurbana en detrimento de las cuestiones vinculadas al bienestar de las personas (fenómeno ya descrito en el clásico texto publicado por David Harvey a finales de los años ochenta). Esto se observa, por ejemplo, en cuestiones fundamentales como en la poca o nula provisión de vivienda social y/o asequible en este tipo de operaciones en la mayoría de los casos a nivel global (ver por ejemplo, Desfor y Jorgensen, 2004; Chang y Huang, 2011).

Lo que diferencia este modelo de otros proyectos de reforma es que al poner las rentas y la revalorización del suelo en el centro de las estrategias de crecimiento, se asocia el proceso de terciarización y de transformación urbana producido por los megaproyectos, a la valorización inmobiliaria de la zona y a la atracción que esta valorización debe generar para la llegada de nuevos inversores y nuevos segmentos profesionales y habitantes de clase media. De este modo, no sólo se consigue obtener una ventaja competitiva en la división espacial del consumo en segmentos de altos ingresos, sino que al aumentar la rentabilidad del uso del suelo, se facilita la llegada de promotores e inversores privados hacia el “circuito secundario” promoviendo de esta forma la dinámica de la acumulación de capital basada en el aumento de las rentas urbanas (Harvey 1989, Smith 2002).

Uno de los argumentos principales que utilizan políticos locales y la clase rentista, con ayuda de los medios de comunicación locales afines, para solicitar el apoyo de la población a sus políticas orientadas al crecimiento (y que genera un amplio consenso pro-crecimiento) es asegurar los efectos de goteo o cascada (*trickle down*). Este argumento augura el efecto multiplicador de un crecimiento que acabará beneficiando eventualmente a toda la sociedad. De este modo, el crecimiento se concibe como un valor absoluto e indiscutible (*value-free development*) considerado un bien público que debe ser promovido a toda costa como única vía para la creación de empleo.

Con todo, muchos estudios pone en entredicho la capacidad “inclusiva” de la estrategia del efectos goteo⁸, demostrando no sólo que los beneficios acaban siendo absorbido por operadores privados, generándose pocos efectos multiplicadores, sino que además, estas políticas suponen un elevado gasto público, tal y como nos recuerdan Logan y Molotch (1987, 199)

“en muchos casos, probablemente la mayoría, el crecimiento local adicional bajo las disposiciones actuales, es una transferencia de riqueza y oportunidades de vida del sector público en general, a los grupos rentistas y sus asociados.”

Por su parte, Van der Knaap y Pinder (1992), en base a un estudio europeo, concluyen que en contraste a la natural tendencia, estos proyectos son de hecho menos valiosos para la sociedad que lo que su exterior sugiere. Esto se hace evidente al resaltar que tienen altas inversiones públicas, con retornos sociales discutibles. Estos proyectos se basan en la “producción de riqueza, más que en la redistribución de la riqueza” (Loftman y Nevin, 1995) e incluso acaban generando efectos negativos como el desplazamiento y la gentrificación exacerbando las divisiones sociales existentes dentro de las zonas urbanas. La vinculación entre la regeneración a partir de estos

⁸ En primer lugar, empleos fuera de los límites de la ciudad. En segundo lugar, estos proyectos tienden a generar empleo en el sector servicios que, debido a las diferentes habilidades básicas de muchas áreas del centro de la ciudad, da lugar a un desajuste entre las habilidades de los residentes y los requisitos de los trabajos de calidad superiores generados. En tercer lugar, para el centro de la ciudad, los residentes desempleados (particularmente de población migrante y grupos étnicos minoritarios), la discriminación puede representar una barrera al acceso a oportunidades de empleo. Cuarto, las autoridades locales y organismos de regeneración urbana son incapaces, debido a las limitaciones legales, de hacer cumplir los convenios para que se acepten trabajadores locales (véase Loftman Nevin, 1994).

grandes proyectos y la gentrificación esta bien desarrollada en la literatura (Smith, 1996; Vicario y Monje, 2003).

Marc Levine (1987) desarrolló un minucioso estudio empírico sobre el proyecto del *Inner Harbor Project* de Baltimore y los efectos del carácter marcadamente empresarial del “estilo Rouse”. En contra de los postulados optimistas de los efectos de derrame o goteo y los beneficios inducidos que generan este tipo de proyectos sobre el entorno urbano, en términos de generación de riqueza y ocupación, el autor plantea cómo en realidad generan pocas externalidades (efectos “*spill over*”) sobre las tiendas y los negocios locales. Esto se debe básicamente a que los turistas difícilmente salen de sus contornos; y que los trabajos que generan y quedan vacantes para la población local, son trabajos precarios. Pero más allá de analizar si se cumplen o no los efectos goteo, el autor defiende cómo este tipo de proyectos favorecen la segregación social generando “islas de renovación en un mar de decadencia”.

Una vez se hicieron evidentes, tanto las limitaciones de la regeneración urbana basada en la propiedad y en el aumento de las rentas urbanas, como los postulados de teoría del goteo como fórmula para garantizar el desarrollo y la revitalización de las comunidades mas desfavorecidas, se han ido introduciendo términos como los de sostenibilidad o la necesidad de favorecer el empoderamiento de la comunidad y apostar por políticas de reducción de la desigualdad que hacen hincapié en la necesidad de “regenerar las comunidades, no sólo la tierra y las propiedades del mercado” (Shaw, 1994, 227).

Tal y como han reflejado entre otros Orueta y Fainstein (2008), la nueva generación de mega-proyectos se caracteriza por una apuesta por la sostenibilidad medioambiental, el respeto a la identidad local y el patrimonio y por intentar contener los posibles efectos gentrificadores asociados a la intervención. En el caso específico de los frentes marítimos, esto se ha traducido en catálogos de buenas prácticas aparecidos en foros internacionales para el desarrollo sostenible del frente marítimo, impulsados por parte de redes y organismos internacionales que definen los principios de una “buena política

pública”⁹.

d) Políticas articuladas bajo los principios de “gobernanza más allá del Estado”, caracterizada por el predominio de actores privados dejando poco espacio a los actores comunitarios.

La literatura conecta estos grandes proyectos con formas más privatizadas de planeamiento urbano a partir de colaboraciones con el sector privado, que debían permitir complementar la financiación pública y favorecer la eficiencia asociada al funcionamiento del mercado. La propia naturaleza de los proyectos - de grandes dimensiones y potencialmente lucrativa - favorece la activa implicación del sector privado en las tareas de planeamiento, financiación, gestión y provisión de la infraestructura¹⁰.

Los activos infraestructurales son cada vez más sensibles a las crecientes olas de financiarización de la economía y se convierten en productos comercializables que pueden ser gestionados por bancos, constructoras, grupos inversores especializados en infraestructuras o fondos de inversión o de pensiones que reúnen una mezcla de conocimientos especializados de desarrollo de bienes inmuebles, de funcionamiento náutico y de gestión de instalaciones. Esta colaboración en la construcción y gestión del entorno construido suele darse con activos con altos costes de mantenimiento y con un alto valor económico como los frentes marítimos. Una invitación abierta a hacer beneficios privados de valores comunes tales como entornos agradables con buen

⁹ Corresponde a la actualización efectuada en 2008 con motivo de la celebración de la Exposición Internacional de Zaragoza. Por primera vez fueron aprobados los 10 Principios en la “Global Conference on the Urban Future” (URBAN 21) celebrada en Berlín en el año 2000, con ocasión de la Expo 2000 World Exhibition, previamente desarrollados por Wasserstadt GMBH de Berlín, en colaboración con el Centro Internazionale Città d’Aqua de Venecia: Los 10 Principios fueron presentados en 2004 en la “9a Mostra Internazionale di Architettura de la Biennale de Venecia”, en la sesión dedicada a los nuevos “waterfronts”, que estuvo al cuidado de RETE, asociación para la colaboración entre puertos y ciudades.

¹⁰ Aunque el modelo de financiación se basa en la atracción de la inversión privada, el sector público siempre está presente, por ejemplo a partir de la provisión de infraestructura de transporte, subsidios o un apoyo más oculto, tales como beneficios fiscales o cambios en la planificación.

acceso a los servicios.

En este entorno, los intereses del sector privado pueden influir mucho más en comparación con actores de la sociedad civil. La literatura destaca como el papel y la actividad de las comunidades locales se considera generalmente como marginal. Esas formas de gobernanza empresarial han proporcionado poderes excepcionales a ciertas élites en el proceso político a través de reorganizar las autoridades de planificación urbana, restringiendo las posibilidades de participación ciudadana, el debate público y la rendición de cuentas y cambiando las prioridades de la política local (Oakley, 2007; Dovey, 2005).

Aunque esta “gobernanza más allá del Estado” se legitima sobre la base de su carácter inclusivo, no-jerárquico y participativo, la realidad nos muestran cómo se produce una exclusión selectiva de amplios sectores de la sociedad. Se crean de este modo espacios opacos y circuitos cerrados, donde no se respetan los mecanismos de participación democrática y se consolida el poder y los intereses de ciertos grupos privados, en "una nueva coreografía del poder de las elites" (Swyngedouw et al., 2002) que considera la participación de la comunidad como un obstáculo para el progreso excluyendo las voces críticas y los comportamientos de oposición (Sandercock y Dovey, 2002; Jacobs, 2004).

Los procesos de planificación cada vez más son menos transparentes al público, los acuerdos de desarrollo entre el Estado y los promotores suelen incluir cláusulas de confidencialidad y muchas veces, bajo un clima de excepcionalidad, se acaba simplificando la normativa urbanística para permitir una aprobación rápida que no interfiera con los plazos marcados (Desfor y Jorgensen, 2004; Galland y Hansen, 2012). En palabras de Flyvbjerg, uno de los principales estudiosos de este tipo de proyectos de gran escala: “la sociedad civil no tiene la misma palabra en este ámbito de la vida pública como en otros; los ciudadanos normalmente se mantienen a una distancia considerable en la toma de decisiones de los megaproyectos" (Flyvbjerg et al., 2003, 5)

Otro elemento destacado en la gobernanza de estos entornos, es la fragmentación y el creciente liderazgo de agencias especiales y casi-autónomas y de partenariados publico-privados en el marco del proceso de re-escalamiento del Estado con el neoliberalismo. Si algo caracteriza la gobernanza de estos entornos es su fragmentación en el planeamiento y desarrollo: se observan diferentes niveles de gobierno, así como agencias especiales o de propósito especial, como las autoridades aeroportuarias y los puertos, que administran programas y políticas que afectan a los frentes marítimos.

En este sentido, queremos destacar el papel jugado por las Autoridades Portuarias y su proceso de “empresarialización”. La literatura sobre gobernanza portuaria (Van der Lugt y De Langen, 2007; Verhoeven, 2009; Daamen y Vries, 2013; Notteboom y Rodrigue 2005) ha destacado cómo estos organismos han seguido las evoluciones generales en las prácticas y conceptos del gobierno local, como descargar parte de las responsabilidades a organismos no elegidos (Brenner, 2003) y el aumento del énfasis en la competitividad regional, la flexibilidad y la eficiencia.

Las Autoridades Portuarias en Europa (en el resto la tendencia es directamente de privatización) han evolucionado de estar fuertemente integradas en el dominio público a ser organizaciones más autónomas con independencia cada vez mayor de los poderes públicos que administran la ciudad, en el marco de un proceso de corporativización y comercialización (Verhoeven, 2009). De alguna manera, esto responde al modelo neoliberal y su reducción de la implicación del sector público en las operaciones portuarias y a la necesidad de escapar del control directo del gobierno. El principal argumento es que esta autoridad corporativizada puede responder de forma más efectiva a las demandas de los clientes. Este proceso implica básicamente la privatización de las operaciones de carga y que estos organismos pasen del modelo 'puerto propietario' (*landlord port*) encargado de administrar el territorio, hacia el modelo de un 'puerto promotor empresarial' (*developer port*) que adopta una actitud altamente proactiva en el desarrollo de la interfaz puerto-ciudad (Vries, 2010; 7).

Graham y Marvin (2001) relacionan la fragmentación de la gobernanza y la gestión privada de las infraestructuras y los servicios urbanos con la emergencia de patrones de desarrollo desigual. Según los autores, el papel central de las fuerzas del mercado y los actores del sector privado estaría favoreciendo que se concentren las inversiones en infraestructura en las zonas más ricas y que éstas están diseñadas para promover conexiones globales de carácter ‘Premium’ dando lugar a un “urbanismo astillado” (*splintering urbanism*).

e) La “excepcionalidad” de los mega proyectos

Un elemento destacado por la literatura es la comparativa entre el desarrollo de los megaproyectos, en relación con las prácticas 'ordinarias' de gobierno. Se considera que estas políticas espaciales focalizadas en entornos específicos adoptan reglamentaciones selectivas, formas modificadas y requisitos particulares. En virtud de cuestiones como su tamaño, su naturaleza excepcional y urgencia, hace que los GPU creen “territorios de excepción” donde los procedimientos y las normas legales se aplican de forma flexible.

Dichas intervenciones suelen implicar el establecimiento de agencias de desarrollo de propósito especial (Swyngedouw et al, 2002). Esto ha significado la migración de las funciones de planificación y desarrollo de los gobiernos locales, hacia agencias u organismos (casi) públicos encargados de estimular y coordinar un desarrollo liderado por el sector privado, a veces con la ayuda de arreglos de financiación específicos, incentivos fiscales y mecanismos de planificación “más ágiles y rápidos” (*fast-track planning*), partenariados público-privados y el establecimiento de zonas de excepcionalidad para reducir el riesgo de las inversiones . Esta excepcionalidad en relación al marco legal de planificación los convierte en una herramientas ideal para una implementación sencilla y rápida.

2.5 Bibliografía

- Aalbers, M. (2012). *Subprime cities: The political economy of mortgage markets* (Vol. 55). John Wiley & Sons.
- Aglietta, M. (1998). Capitalism at the turn of the century: regulation theory and the challenge of social change. *New left review*, 41-90.
- Álvarez, A. R. (2002). Reinventar la ciudad: milagros y espejismos de la revitalización urbana en Bilbao. *Lan harremanak: Revista de relaciones laborales*, (6), 69-108.
- Baptista, I. (2013). *Everyday Practices of Prepaid Electricity in Maputo, Mozambique*.
- Blanco, I., Griggs, S., & Sullivan, H. (2014). Situating the local in the neoliberalisation and transformation of urban governance. *Urban Studies*, 51(15), 3129-3146.
- Bottomley, A., & Moore, N. (2007). From walls to membranes: fortress polis and the governance of urban public space in 21st century Britain. *Law and Critique*, 18(2), 171-206.
- Breen, A. and Rigby, D. (1994) *Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge*, New York: McGraw-Hill.
- Brenner, N. (1999), "Globalisation as Reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union", *Urban Studies*, no. 36, pp. 431-451.
- Brenner, N. & Theodore, N. (2002) *Spaces of Neoliberalism: Urban Restructuring in North America and Western Europe*. London: Blackwell.
- Brenner, N.; Peck, J. y Theodore, N. (2010). «Variegated neoliberalization: geographies, modalities, pathways.» *Global Networks*, Vol. 10.2, pp. 182-222
- Broudehoux, A. (2007). Spectacular Beijing: the conspicuous construction of an Olympic metropolis. *Journal of Urban Affairs*, 29(4), 383-399.
- Brownill, S. (2011) 'London Docklands Revisited: The Dynamics of Waterfront Development'.
- Brownill, S. (2013) 'Just add water: waterfront regeneration as a global phenomenon' in Leary, M.E. and McCarthy, J. (Eds.) *The Routledge Companion to Urban Regeneration*, London: Routledge.
- Bruttomesso, R. (2001) 'Complexity on the urban waterfront' in Marshall, R. (Ed.) *Waterfronts in post-industrial cities*, London: Spon.
- Buitrago, A. S. (2015). Urbanismo, crisis y austeridad. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, (18), 31-48.
- Bunce, S. and Desfor, G. (2007) 'Introduction to political ecologies of urban waterfront transformations', *Cities* 24(2): 251-258.
- Carmona, M. I., & Arrese, Á. (2005). Globalización y grandes proyectos urbanos. *La respuesta de*, 25.

- Chang, T.C. and Huang, S. (2011) 'Reclaiming the City: Waterfront Development in Singapore', *Urban Studies* 48(10): 2085-2100.
- Charnock, G., Purcell, T. F., & Ribera-Fumaz, R. (2014). City of Rents: The limits to the Barcelona model of urban competitiveness. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(1), 198-217.
- Charnock, G., Purcell, T., & Ribera-Fumaz, R. (2012). ¡ Indígnate!: The 2011 popular protests and the limits to democracy in Spain. *Capital & Class*, 36(1), 3-11.
- Coller, X. (2000). Estudio de casos. Cuadernos metodológicos.
- Cuenya, B. (2012). Grandes proyectos urbanos, cambios de centralidad urbana y conflicto de intereses. Notas sobre la experiencia argentina. En Cuenya, B. Novais, P. y Vainer C.(Comp.), *Grandes Proyectos Urbanos. Miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasilera*, 27-66.
- Daamen, T. A., & Vries, I. (2013). Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4-13.
- Davies, J. S., & Msengana-Ndlela, L. G. (2015). Urban power and political agency: Reflections on a study of local economic development in Johannesburg and Leeds. *Cities*, 44, 131-138.
- De Angelis, M. (2004). Separating the doing and the deed: Capital and the continuous character of enclosures. *Historical Materialism*, 12(2), 57-87.
- De Souza, M. B. (2015). Neoliberalização do Estado no Brasil: uma interpretação multiescalar. *E-metropolis - Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais*. nº 21 año 6.
- Desfor, G., Laidley, J. and Schubert, D. (2011) (Eds.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, London: Routledge.
- Desfor, G., Laidley, J. and Schubert, D. (Eds.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, London: Routledge.
- Díaz Orueta, F. (2010). Regímenes urbanos y movimiento ciudadano en Valencia. *Cuaderno urbano*, 9(9), 0-0.
- Díaz, M. L. (2015). Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana. *Revista Urbano*, 8(11), 49-58.
- Flick, U., von Kardorff, E., & Steinke, I. (2004). What is qualitative research? An introduction to the field. *A companion to qualitative research*, 3-11.
- Florida, R. (2009). *Las ciudades creativas: por qué donde vives puede ser la decisión más importante de tu vida* (Vol. 111). Editorial Paidós.

Flyvbjerg, B. (2004). Five misunderstandings about case-study research. *Sociologisk tidsskrift*, 2, 117-143.

Franquesa, Jaume (2013): *Urbanismo neoliberal, negocio inmobiliario y vida vecinal. El caso de Palma*. Icaria, Barcelona.

Fernández Durán, R. (2006). *El tsunami urbanizador español y mundial*. Madrid: Virus Editorial.

Galland, D. and Hansen, C.J. (2012) 'The Roles of Planning in Waterfront Redevelopment: From Plan-led and Market-driven Styles to Hybrid Planning?', *Planning Practice and Research* 27 (2): 203-225.

Geddes, M. (2014). Neoliberalism and local governance: Radical developments in Latin America. *Urban Studies*, 51(15), 3147-3163.

González, S. (2007). Trepanando por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa. *UOC Papers: revista sobre la sociedad del conocimiento*, (5), 3.

Hackworth, J. & Smith, N. (2001) The changing state of gentrification. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 92: 464-477.

Hannigan, J. (1998). *Fantasy city*. London: Rout-Ledge.

Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler. Series B. Human Geography*, 3-17.

Harvey, D. (2006). Notas hacia una teoría del desarrollo geográfico desigual. *Spaces of global capitalism*, 69-115.

Harvey, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo (Vol. 49)*. Ediciones Akal.

Harvey, D. (2008). 'The right to the city'. *New Left Review*, 53: 23-40.

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Ediciones Akal.

He, S., & Wu, F. (2009). China's emerging neoliberal urbanism: perspectives from urban redevelopment. *Antipode*, 41(2), 282-304.

Healey, P. (2011). The universal and the contingent: Some reflections on the transnational flow of planning ideas and practices¹. *Planning Theory*, 1473095211419333.

Hidalgo, R., & Janoschka, M. (Eds.). (2014). *La Ciudad Neoliberal: Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*. Rodrigo Hidalgo y Michael Janoschka.

Hodkinson, S. (2012). The new urban enclosures. *City*, 16(5), 500-518.

Hoyle, B. (2000) 'Global and Local Change on the Port – City Waterfront', *Geographical Review* 90(3): 395-417.

- Janoschka, M. (2011). «Geografías urbanas en la era del neoliberalismo. Una conceptualización de la resistencia local a través de la participación y la ciudadanía urbana.» *Investigaciones Geográficas*, nº 76, UNAM, pp. 118-132
- Janoschka, M., Sequera, J., & Salinas, L. (2014). Gentrificación en España y América Latina: Un diálogo crítico. *Revista de geografía Norte Grande*, (58), 7-40.
- Jessop, B. (1993). Towards a Schumpeterian workfare state? Preliminary remarks on post-Fordist political economy. *Studies in political economy*, 40.
- Jessop, B. (2002). Liberalism, Neo-Liberalism and Urban Governance: A State Theoretical Perspective. *Antipode*, 34(3), 452-472.
- Jessop, B., & Peck, J. (1998). Fast policy/local discipline: the politics of scale and the neoliberal workfare offensive. In annual conference of the Association of American Geographers, Boston (Vol. 25, p. 29).
- Klein, N. (2007). *The shock doctrine: The rise of disaster capitalism*. Macmillan.
- Künkel, J., & Mayer, M. (Eds.). (2012). *Neoliberal urbanism and its contestations: crossing theoretical boundaries*. Palgrave Macmillan.
- Larner, W. (2000). Neo-liberalism: Policy, ideology, governmentality. *Studies in political economy*, 63.
- Laval, C., & Dardot, P. (2013). *La nueva razón del mundo*. Editorial GEDISA.
- Laval, C., & Dardot, P. (2015). *Común. Ensayo sobre la revolución en el siglo XXI*. Gedisa, 665 pp.
- Lee, S., & Webster, C. (2006). Enclosure of the urban commons. *GeoJournal*, 66(1-2), 27-42.
- Lefebvre, H. (1968). *La vie quotidienne dans le monde moderne* (Vol. 162). Paris: Gallimard.
- Lehrer, U. and Laidley, J. (2008) 'Old Mega-Projects Newly Packaged? Waterfront Redevelopment in Toronto', *International Journal of Urban and Regional Research* 32(4): 786-803.
- Leitner, H., Peck, J., & Sheppard, E. S. (Eds.). (2007). *Contesting neoliberalism: Urban frontiers*. Guilford Press.
- Levine, M. V. (1987). Downtown redevelopment as an urban growth strategy: A critical appraisal of the Baltimore renaissance. *Journal of urban affairs*, 9(2), 103-123.
- Loftman, P., & Nevin, B. (1994). Prestige project developments: economic renaissance or economic myth? A case study of Birmingham. *Local economy*, 8(4), 307-325.
- Logan, J., & Molotch, H. (1987). *Urban fortunes. The Political Economy of Place*. Berkeley, University of California.

López, I. y Rodríguez, E. (2010). Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010). Madrid: Traficantes de Sueños.

Lovering, J. (2007). The relationship between urban regeneration and neoliberalism: Two presumptuous theories and a research agenda. *International Planning Studies*, 12(4), 343-366.

MacLeod, G. (2011). Urban Politics Reconsidered Growth Machine to Post-democratic City?. *Urban Studies*, 48(12), 2629-2660.

MacLeod, G., & Goodwin, M. (1999). Space, scale and state strategy: rethinking urban and regional governance. *Progress in Human Geography*, 23(4), 503-527.

Malo de Molina, M. (2004). Nociones comunes. Experiencias y ensayos entre investigación y militancia. Madrid: Traficantes de Sueños.

Malone, P. (1996) (Ed.) *City, Capital and Water*, London: Routledge.

Marshall, R. (2001) (Ed.) *Waterfronts in post-industrial cities*, London: Spon.

Mayer, M. (2007). Contesting the neoliberalization of urban governance. *Contesting neoliberalism: Urban frontiers*, 90-115.

Mayer, M. (2009). The 'Right to the City' in the context of shifting mottos of urban social movements. *City*, 13(2-3), 362-374.

Mayer, M., & Rankin, K. N. (2002). Social capital and (community) development: A north/south perspective. *Antipode*, 34(4), 804-808.

McCann, E. (2011). Urban policy mobilities and global circuits of knowledge: toward a research agenda. *Annals of the Association of American Geographers*, 101(1), 107-130.

McCann, E., & Ward, K. (2011). Introduction. *Urban assemblages: territories, relations, practices, and power. Mobile Urbanism. Cities and Policy-Making in the Global Age.*

McCann, E., & Ward, K. (2012). Policy assemblages, mobilities and mutations: Toward a multidisciplinary conversation. *Political studies review*, 10(3), 325-332.

McGuirk, P. A. U. L. I. N. E. (2012). Geographies of urban politics: pathways, intersections, interventions. *Geographical Research*, 50(3), 256-268.

McTaggart, R. (1996). Issues for participatory action researchers. *New directions in action research*, 243-255.

Merrieffield, A. (2002), *Dialectical urbanism: social struggles and the capitalist city*, Monthly Review Press, New York

Meyer, H. (1999). *City and port: Urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: Changing relations between public urban space and large-scale infrastructure.* Intl Books.

Midnight Notes Collective, (1990) *New enclosures.* Jamaica Plain, MA.

Mollenkopf, J. H., & Castells, M. (Eds.). (1991). *Dual City: Restructuring New York*. Russell Sage Foundation.

Monclús Fraga, F. J. (2003). El " modelo Barcelona"¿ una fórmula original?. De la " reconstrucción" a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004). *Perspectivas Urbanas/ Urban Perspectives*. 2003, núm. 3.

Monge F. (2010). Baltimore or Boston in Barcelona en el libro de Pardo, I., & Prato, G *Citizenship and the Legitimacy of Governance. Anthropology in the Mediterranean Region*. Farnham: Ashgate.

Murray, M. J. (2011). *City of extremes: The spatial politics of Johannesburg*. Duke University Press.

Newman, J. (2013). Landscapes of antagonism: Local governance, neoliberalism and austerity. *Urban studies*, 0042098013505159.

Notteboom*, T. E., & Rodrigue, J. P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297-313.

Oakley, S. (2007) 'The Role of Urban Governance in Re-constructing Place, Economic Function and Social Relations in Urban Waterfront Regeneration: The Case of Port Adelaide, South Australia', *Space and Polity* 11(3): 279-295.

Oakley, S. (2011) 'Re-imagining City Waterfronts: A Comparative Analysis of Governing Renewal in Adelaide, Darwin and Melbourne', *Urban Policy and Research* 29(3): 221-238.

Oosterlynck, S., & González, S. (2013). 'Don't Waste a Crisis': Opening up the City Yet Again for Neoliberal Experimentation. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3), 1075-1082.

Orueta, F. D. & Fainstein, S. S. (2008), *The New Mega-Projects: Genesis and Impacts*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32: 759–767. doi: 10.1111/j.1468-2427.2008.00829.x

Parés, M., Martí-Costa, M., & Blanco, I. (2014). Geographies of governance: How place matters in urban regeneration policies. *Urban Studies*, 51(15), 3250-3267.

Parnell, S., & Robinson, J. (2012). (Re) theorizing cities from the Global South: Looking beyond neoliberalism. *Urban Geography*, 33(4), 593-617.

Peck, J. (2004). Geography and public policy: constructions of neoliberalism. *Progress in Human Geography*, 28(3), 392-405.

Peck, J. (2011). Geographies of policy From transfer-diffusion to mobility-mutation. *Progress in Human Geography*, 35(6), 773-797.

Peck, J. (2012): "Austerity urbanism: American cities under extreme economy" en *City*, núm. 16, pp. 626-655.

- Peck, J. & Tickell, A. (2002) Neoliberalizing space. *Antipode* 34: 380–404.
- Peck, J., & Tickell, A. (2007). Conceptualizing neoliberalism, thinking Thatcherism. *Contesting neoliberalism: Urban frontiers*, 26, 50.
- Peck, J., Theodore, N., & Brenner, N. (2013). Neoliberal urbanism redux?. *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(3), 1091-1099.
- Pickvance, C. (1995). Marxist theories of urban politics. *Theories of Urban Politics*, 253-275.
- Purcell, M. (2007), "City–Regions, neoliberal globalization and democracy: a research agenda", *International Journal of Urban and Regional Research*, no. 31, pp. 197–206.
- Ribera-Fumaz, R. (2009). From urban political economy to cultural political economy: rethinking culture and economy in and beyond the urban. *Progress in Human Geography*, 33(4), 447-465.
- Robinson, J. (2011). 2010 Urban Geography Plenary Lecture—The Travels of Urban Neoliberalism: Taking Stock of the Internationalization of Urban Theory. *Urban Geography*, 32(8), 1087-1109.
- Rubin, J. (2011) 'San Francisco's Waterfront in the Age of Neoliberal Urbanism' in Desfor, G., Laidley, J. and Schubert, D. (eds.) *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, London: Routledge.
- Sandercock, L. and Dovey, K. (2002) 'Pleasure, Politics, and the 'Public Interest': Melbourne's Riverscape Revitalization', *Journal of the American Planning Association* 68(2): 151-164.
- Sassen, S. (2011). *Cities in a world economy*. Sage Publications.
- Scharenberg, A. and Bader, I. (2009) 'Berlin's waterfront site struggle', *City* 13 (2-3): 326-335.
- Schindler, S. (2014). Detroit after bankruptcy: A case of degrowth machine politics. *Urban Studies*, 0042098014563485.
- Sepe, M. (2013) 'Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal', *Planning Perspectives* 28 (4): 595-613.
- Shaw, K. (2013) 'Docklands Dreamings: Illusions of Sustainability in the Melbourne Docks Redevelopment', *Urban Studies* 50(11): 2158-2177.
- Sheppard, E., Leitner, H., & Maringanti, A. (2013). Provincializing global urbanism: a manifesto. *Urban Geography*, 34(7), 893-900.
- Situaciones, C. (2005). *Bienvenidos a la Selva: Diálogos a Partir de la Sexta. Declaración del EZLN*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Smith, N. (2008). *Uneven development: Nature, capital, and the production of space*. University of Georgia Press.

- Smith, N. (2012). La nueva frontera urbana: ciudad revanchista y gentrificación. *Traficantes de Sueños*.
- Stone, C. N. (1989). *Regime politics: governing Atlanta, 1946-1988*. Univ Pr of Kansas.
- Swyngedouw, E.; Moulaert, F. y Rodríguez, A. (2002). «Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy.» *Antipode*, Vol. 34(3), pp. 542-577.
- Theodore, N y Peck, J. (2007) *Variegated capitalism*. *Progress in Human Geography* 31: 731–772.
- Van der Knaap, B., & Pinder, D. A. (1992). Revitalising the European waterfront: policy evolution and planning issues. *European port cities in transition*, 155-175.
- Van der Lugt, L., & De Langen, P. W. (2007, July). Port authority strategy: beyond the landlord—a conceptual approach. In *Proceedings of the 2007 IAME Conference*.
- Verhoeven, P. (2009). A Review of Port Authority Functions: Towards a Renaissance?, IAME-Final 18/05/09 (Paper 2-34).
- Vicario, L., & Monje, P. M. M. (2003). Another 'Guggenheim Effect'? The generation of a potentially gentrifiable neighbourhood in Bilbao. *Urban studies*, 40(12), 2383-2400.
- Vormann, B. (2014). *Global Port Cities in North America: Urbanization Processes and Global Production Networks* (Vol. 13). Routledge.
- Ward, K. (2007). Business improvement districts: policy origins, mobile policies and urban liveability. *Geography Compass*, 1(3), 657-672.
- Ward, K. (2007). Business improvement districts: policy origins, mobile policies and urban liveability. *Geography Compass*, 1(3), 657-672.
- Weber, R. (2002) *Extracting value from the city: neoliberalism and urban redevelopment*. *Antipode* 34: 519–540.
- Yin, R. K. (1989). *Case study research: Design and methods*, revised edition. *Applied Social Research Methods Series*, 5.

CAPÍTULO 3

ARTÍCULOS

ARTÍCULO 1

Artículo 1. Publicado en el special issue Brazilian Journal Urbe: Mega events and the city. Special edition of Urbe.

Del sueño olímpico al Proyecto *Porto Maravilha*: El 'eventismo' como catalizador de la regeneración a través de Grandes Proyectos Urbanos

Do sonho olímpico ao Projeto Porto Maravilha: o 'eventismo' como catalizador da regeneração através de Grandes Projetos Urbanos

From the Olympic dream to the Porto Maravilha Project: the 'eventism' as a catalyzer for regeneration through Large Urban Projects

Mauro Castro Coma

Resumen

El 'eventismo' o la promoción de grandes eventos se ha venido aplicando como estrategia privilegiada al alcance de las administraciones locales con el fin de desarrollar operaciones de marketing urbano, ganar proyección internacional y como medio para justificar grandes proyectos de reforma. Este parece ser el caso de Rio de Janeiro que tomando como principal referente la ciudad de Barcelona, planea servirse de las Olimpiadas como elemento catalizador para revitalizar su zona portuaria a través de un proyecto de grandes dimensiones denominado 'Porto Maravilha', aprobado de forma excepcional un mes después del anuncio de la ciudad como sede olímpica.

Pese a que este proyecto ha sido ampliamente elogiado entre los principales agentes económicos y públicos defendiendo el legado que éste supondrá para la ciudad, consideramos necesario realizar un análisis crítico respecto a los posibles impactos de su aplicación dada la naturaleza de las estrategias a través de las cuales se está llevando a cabo. A partir del proyecto "Porto Maravilha" como exponente de lo que en la literatura se conoce como Grandes Proyectos Urbanos, resaltaremos algunas de las tensiones y problemáticas asociadas a estas intervenciones de gran escala y los desafíos para la democracia urbana provocados por la adopción de modelos de gestión basados en la gobernanza urbana de carácter empresarial.

Palabras-clave: *Mega eventos. Empresarialismo urbano. Grandes proyectos urbanos.*

Resumo

O 'eventismo' ou a promoção de grandes eventos tem sido utilizado como estratégia privilegiada por administrações locais com a finalidade de desenvolver operações de marketing urbano, ganhar projeção internacional e como meio para justificar grandes projetos de reforma. Este parece ser o caso do Rio de Janeiro que, utilizando como principal referência a cidade de Barcelona, planeja servir-se dos Jogos Olímpicos como elemento catalizador da revitalização de sua zona portuária por meio de um projeto de grandes dimensões denominado 'Porto Maravilha', aprovado de forma excepcional um mês depois do anúncio da cidade como sede olímpica.

Levando-se em conta que este projeto tem sido amplamente elogiado pelos principais agentes econômicos e públicos defendendo seu suposto legado para a cidade, consideramos realizar uma análise crítica com relação aos possíveis impactos de sua aplicação, dada a natureza das estratégias que estão sendo adotadas para sua realização. A partir do projeto 'Porto Maravilha' como expoente do que na literatura se conhece como Grandes Projetos Urbanos, ressaltaremos algumas das tensões e problemáticas associadas a estas intervenções de grande porte, e os desafios para a democracia urbana provocados pela adoção de modelos de gestão baseados na governança urbana de caráter empresarial.

Palabras-chave: *Mega eventos. Empreendedorismo urbano. Grandes projetos urbanos.*

Del sueño olímpico al Proyecto *Porto Maravilha*: El 'eventismo' como catalizador de la regeneración a través de Grandes Proyectos Urbanos

La renovación de la región portuaria será el mayor legado dejado para Río después de los Juegos [Olímpicos].

Eduardo Paes, Alcalde de RJ

¿Quién puede estar en contra del progreso? ¿Quién puede no querer que mejoren el lugar donde vive? ¿Quién puede no querer que se desarrolle en tu ciudad una gran fiesta del deporte? [...] lo que decimos, no es 'no a las Olimpiadas ni a la Copa [...] no al Proyecto Porto Maravilha' sino [...] que queremos estar incluidos en el proceso, en esta fiesta de la ciudad y ser parte del progreso [...] por lo tanto, decimos ¿Maravilha para quién? Queremos que sea maravilloso también para la población local.

Líder Comunitario del barrio de Gamboa y miembro del Foro Comunitario do Porto.

Introducción: El shock Olímpico y la excepcionalidad del Proyecto Urbano¹¹

Río de Janeiro se prepara actualmente para recibir en los próximos años una serie de eventos de carácter internacional que permitirán a la ciudad posicionarse y promocionarse al exterior como una *ciudad global* atractiva para los turistas, preparada para los negocios, rentable y segura para los inversores, símbolo del esfuerzo de mejora y modernización de todo un país¹². La Conferencia Río+20 de NNUU en 2012, la Copa das Confederações en 2013, la Copa del Mundo de Fútbol para el 2014 y las Olimpiadas del 2016 se han acogido resaltando su potencialidad como estrategia para proyectar una (nueva) imagen al mundo acompañada de una fuerte voluntad de aprovechar estos

¹¹ Una versión preliminar de este artículo fue presentada en 3er Seminario Internacional Capitalismo cognitivo “*Revolução 2.0: da crise do capitalismo global à constituição do comum*” Río de Janeiro, en Agosto 2011. Estoy agradecido a los dos referidos anónimos por sus aportaciones y sugerencias. Las omisiones y errores son de mi entera responsabilidad.

¹² Lula da Silva hablando sobre la recién anunciada nominación de Río de Janeiro en Periódico O Globo, 2 de octubre de 2009.

acontecimientos como catalizadores de una ambiciosa agenda de regeneración y transformación urbana de la ciudad. En el marco de estos eventos nos interesa particularmente resaltar la trascendencia de uno de ellos. Tomando explícitamente como referente a la ciudad de Barcelona, Río de Janeiro planea servirse de las Olimpiadas para revitalizar su área portuaria como principal legado urbano de los juegos convirtiendo la zona en un nuevo polo turístico, de ocio y entretenimiento.

En su análisis de la celebración de los Juegos Panamericanos en Río de Janeiro en 2007, Gaffney (2010) ha señalado cómo aprovechando los discursos políticamente neutrales y universales del deporte y la centralidad que éste tiene en la identidad brasileña, los mega eventos deportivos han funcionado como un *shock* que permite implementar una determinada agenda urbana de carácter neoliberal e imponer formas temporales de gobernanza urbana de una institucionalidad propia y de carácter excepcional. Retomando la noción de *shock* planteada por Naomi Klein¹³, Gaffney resalta las estrategias de legitimación y las vías de implementación de las transformaciones realizadas en el marco de los Panamericanos. En esta misma lógica, la votación en régimen de urgencia del Proyecto Porto Maravilha “menos de un mes después del anuncio de la victoria de Río de Janeiro como sede de los Juegos bajo la justificación del necesario cumplimiento de los compromisos asumidos en el dossier de la candidatura Olímpica CO-RIO 2016” (OLIVEIRA, 2011, p. 12) es considerado por la autora el resultado de este “estado de emergencia” olímpico.

El sueño olímpico ha hecho de la ciudad “un empresario colectivo” unido para “poner la ciudad en el mapa mundial” permitiendo movilizar recursos de diferentes actores públicos y privados intentando apelar al consenso social y a la movilización cívica y patriótica que un mega evento como las Olimpiadas despierta (VAINER, 2000).

El proyecto, como será analizado más adelante, supone la modificación del plan director

¹³ Klein (2007) describe el llamado “capitalismo del desastre” como un sistema que para conseguir imponer sus medidas, altamente impopulares requiere de la existencia de un trauma social, de un “shock” que rompa con el estado de normalidad inmovilizando a la sociedad civil.

y la generación de una nueva institucionalidad que da pie a la entrada del sector privado dentro de los procesos de *policy making*. Recientes contribuciones como las de Moulaert, Rodríguez, Swyngedouw (2005) y Salet y Gualini (2007) reconocen explícitamente la dimensión estratégica y la condición de “excepcionalidad” de la reurbanización a partir de mega-proyectos, produciendo el surgimiento de un estilo más dinámico y emprendedor de gobernanza urbana. Este nuevo carácter estratégico y proactivo de las administraciones implica cambios importantes en la reorientación de la política urbana así como en la instrumentación de la intervención pública. A raíz de la espiral competitiva, los gobiernos están recurriendo a técnicas e instrumentos de gestión originarios del mundo empresarial, como el marketing urbano, el planeamiento estratégico o el proyecto urbano que han pretendido sustituir la rigidez característica del planeamiento urbanístico tradicional aprovechando los estados de excepcionalidad y premura bajo los que una ciudad es sometida en preparación a estos mega eventos.



Fuente: Foto de Mauro Castro. Praça Jornal do Comércio, Barrio Saude, Junio de 2011

Consideramos que el Porto Maravilha puede ser analizado en el marco de la literatura en torno a los Grandes Proyectos Urbanos (SWYNGEDOUW et al., 2002; BIANCHINI et al., 1992; LOFTMAN; NEVIN 1995; SMYTH, 1994) que se han venido implementando en Europa y en Estados Unidos, analizando proyectos diseñados para promover el redesarrollo, regeneración o reconversión de áreas urbanas deterioradas o abandonadas, la ampliación de los perímetros urbanos, el fortalecimiento de ejes de crecimiento y/o la creación o rehabilitación de áreas de centralidad incluyendo los centros históricos. Aunque decididos localmente, como veremos a continuación en el caso de Río, estos megaproyectos de reforma se caracterizarían por capturar las tendencias dominantes de las nuevas políticas urbanas, convirtiéndose en un buen reflejo de las formas contemporáneas de gestión empresarial del espacio urbano.

Si bien estos proyectos se insertan en las directrices legales de planificación, la concepción inicial, el diseño y su ejecución se encuentra al margen de las estructuras de planificación formal, implicando cambios importantes en las prioridades. Nos interesa retomar el énfasis que Swyngedouw otorga a la noción de *excepcionalidad* en la medida en que ésta se relaciona con el ya mencionado estado de excepción y urgencia que Gaffney ha señalado en el proceso de toma de decisiones y legislación de los proyectos urbanos llevados a cabo en preparación a los grandes eventos en Río de Janeiro. De acuerdo con Swyngedouw et al. (2002, p. 26) la excepcionalidad “es una característica fundamental de la nueva política urbana, basada en la supremacía de iniciativas basadas en proyectos, colocándose sobre planes y procedimientos de regulación” en los que las autoridades justifican dicha excepcionalidad a partir de factores como su escala (proyectos de grandes dimensiones), su carácter emblemático (como aquí las Olimpiadas), las presiones del tiempo, la necesidad de una mayor flexibilidad y criterios de eficiencia.

A través del caso del Porto Maravilha pretendemos de forma más general apuntar a una serie de transformaciones acontecidas en las tendencias globales de reorientación de las políticas urbanas a lo largo de las últimas décadas manifestadas tanto en los objetivos como en las formas, es decir, mudanzas en los fines de las políticas y en las nuevas

prioridades de la agenda urbana, así como en los nuevos modelos de gestión y formas de gobernanza urbana 'empresarial'. Mientras que el proyecto “Porto Maravilha” ha sido ampliamente elogiado entre los principales agentes económicos y públicos de la ciudad, los desplazamientos forzados de moradores, la violencia institucional contra las poblaciones de menores ingresos, la falta de transparencia y participación ciudadana en su elaboración y el papel predominante del sector privado y de los intereses del mercado inmobiliario han despertado reticencias y desconfianza entre los residentes cuestionando si el proyecto será verdaderamente un legado *maravilloso* también para los intereses de las comunidades y de los habitantes del Área Portuaria.

A través de la implementación del proyecto “Porto Maravilha” intrínsecamente ligado a la nominación de Río de Janeiro como sede de las Olimpiadas de 2016, resaltaremos algunas de las tensiones y problemáticas asociadas a estas intervenciones de gran escala y a los desafíos para la democracia urbana provocados por la adopción de modelos de gestión basados en una gobernanza urbana de carácter competitivo y empresarial.

Por último, consideramos que el proyecto Porto Maravilha puede contribuir a los análisis en el campo de los estudios en torno al *eventismo*, refiriéndonos con este término a la actual tendencia global del uso de mega eventos como catalizadores de grandes proyectos de regeneración urbana (HILLER, 2000).

Los Juegos Olímpicos y otros mega eventos -muchos de ellos deportivos- se han convertido en una de las estrategias más visibles del *place marketing* en el marco de la gobernanza urbana empresarial, especialmente tras el referente de éxito económico de Los Ángeles con los Juegos Olímpicos en 1984 (SURBORG et al., 2008)¹⁴.

Para resaltar la particularidad de este fenómeno es útil la definición que Mauricio Roche (1994, 2006) ha aportado a la investigación en este campo, delimitando los mega eventos como eventos de gran escala a corto plazo con consecuencias a largo plazo,

¹⁴ Ejemplos de ciudades que han vinculado la realización de mega eventos deportivos con grandes estrategias de regeneración urbana podrían ser los Juegos Olímpicos de Sydney, Barcelona y Londres; los Juegos de la Mancomunidad (Commonwealth Games) en Manchester y Melbourne y los Juegos Mundiales de Estudiantes (World Student Games) en Sheffield (HALL, 2006).

destinados a renovar la inversión en las ciudades anfitrionas (por lo general en el sector turístico) mediante la proyección de una imagen positiva de la ciudad, donde una elevada cantidad de recursos intervienen en su aplicación y en el legado físico de estas ciudades. La realización de estos mega eventos está asociada a la creación de infraestructuras y equipamientos -a menudo implicando deudas a largo plazo con Montreal en 1976 como ejemplo paradigmático¹⁵- que en caso de éxito proyectan una imagen positiva de la ciudad anfitriona a través de medios nacionales e internacionales que se asume beneficiarán a largo plazo en términos de turismo e inversión extranjera.

De acuerdo con Greene (2003) la profusión de estos mega eventos se sitúa en el marco de la competencia inter-urbana por la captación de capital en el mercado global, donde éstos juegan un papel crucial permitiendo a las elites locales definir una imagen de ciudad atractiva para potenciales inversores y turistas, logrando integrar ciertos intereses corporativos con aquellos del gobierno en temas de desarrollo e imagen urbana. En este artículo nos interesará resaltar la dimensión urbana de este fenómeno, es decir cómo los mega eventos han venido vinculándose a una agenda más amplia de revitalización urbana que aprovecha el impulso de éstos para la construcción de infraestructura de renombre persiguiendo un crecimiento materializado a través de un patrón urbano de desarrollo en el que museos, equipamientos deportivos, centros de convenciones y eventos funcionan como catalizadores y ejes de consenso.¹⁶

En esta línea, Hall (2006, p. 64) plantea como los mega eventos deportivos emergen como elementos centrales en la competencia inter-urbana al menos en tres sentidos: “primero, la infraestructura necesaria para tales eventos es generalmente considerada

¹⁵ Los Juegos Olímpicos de Verano celebrados en 1976 en Montreal fueron públicamente reconocidos como un desastre financiero que causó a la ciudad deudas que se prolongaron por 30 años después de la realización del evento (WHITSON; HORNE, 2006).

¹⁶ Al respecto cabe señalar que diversos autores han criticado la falta de estudios rigurosos que midan tanto el verdadero impacto positivo sobre el desarrollo en las ciudades anfitrionas, como la prioridad misma dada a aspectos de desarrollo dejando en segundo término aquellos relacionados con bienestar social (HILLER, 2000). Dado que hospedar un mega evento suele ser iniciativa de segmentos de la élite que en última instancia deviene una iniciativa política a través del desarrollo de una justificación que moviliza el apoyo público; es también necesario analizar cómo se legitiman estos eventos para justificar el apoyo urbano (GREENE, 2003).

como parte integral para el futuro desarrollo económico [...]; en segundo lugar, la celebración de estos eventos es vista como una contribución a la vitalidad empresarial y el desarrollo económico y tercero, la capacidad para atraer eventos es a menudo considerada un indicador de rendimiento por derecho propio de la capacidad de una ciudad o región para competir.”

Siguiendo a Surborg et al. (2008) estos mega eventos deportivos requieren de una aproximación bidireccional -global y local- que de cuenta de las dimensiones transnacionales de la *máquina de crecimiento* urbano, en la medida en que éstos plantean una versión de máquina de crecimiento selectivamente transnacional y local cuya función principal es equilibrar el poder político tradicional de las coaliciones de desarrollo local, con la necesidad de responder a actores y coaliciones extra-territoriales, lo que denomina una diáspora de la máquina de crecimiento.

En su análisis de diversos mega eventos deportivos acontecidos tanto en Japón como en Canadá, Whitson y Horne (2006) señalan una tendencia a 'subestimar los costos y sobrestimar los beneficios' de tales acontecimientos. Una característica significativa del análisis de los mega eventos deportivos ha sido la brecha entre los pronósticos optimistas y los impactos reales de éstos en la economía, sociedad y cultura local, descuidado una evaluación en profundidad sobre su impacto urbano. Este artículo pretende ser una contribución modesta al análisis de casos concretos que permitan evaluar cuál es el impacto de los mega eventos, en qué forma contribuyen a la transformación urbana y hasta qué punto y en beneficio de qué sectores estas iniciativas generan crecimiento económico.

Del 'efecto Guggenheim' al 'modelo Barcelona'

Para poder entender la relación entre la actual efervescencia en la implementación del proyecto de regeneración urbana 'Porto Maravilha' y la promoción

de mega eventos en la ciudad -y específicamente con los Juegos Olímpicos de 2016- es necesario considerar algunos antecedentes. Desde hace más de tres décadas la zona portuaria de Río de Janeiro había sido objeto de propuestas de transformación tanto del sector privado como del propio gobierno local (Prefeitura), pero la falta de acuerdo entre el Gobierno Federal -principal propietario de tierras e inmuebles en la región-, la empresa concesionaria del puerto (Companhia DOCAS) y otros actores que operaban en la zona y que mantenían intereses a menudo divergentes, había frenando en repetidas ocasiones la posibilidad de tirar adelante un programa integral de revitalización del área (COMPANS, 2004).¹⁷

La regeneración dirigida por proyectos se había puesto en marcha a principios de esta década a partir de la propuesta del entonces Alcalde, Cesar Maia, apelando a la referencia de éxito en Bilbao y pretendiendo una revitalización de la zona portuaria a través de la edificación de una sede del Museo Guggenheim (FERREIRA, 2010). Al anunciar la firma del contrato el alcalde había argumentado que copiando el buque insignia que permitiera la regeneración urbana y económica de la ciudad española, se conseguiría el mismo resultado para la ciudad, es decir atraer más turistas, mejorar la imagen de la ciudad y en un plazo de tres o cuatro años utilizar el museo como palanca para la revitalización de la zona portuaria de Río de Janeiro¹⁸". La iniciativa había despertado fuertes movilizaciones contra la construcción del museo que cuestionaban la pertinencia tanto social como económica de una inversión de tal envergadura y el proyecto había sido finalmente impugnado por un juez arguyendo a irregularidades en el procedimiento¹⁹.

Con este antecedente la retórica que impulsa la regeneración del puerto ha pasado del

¹⁷ Lo más que se había conseguido era a principios de esta década algunas intervenciones puntuales en la zona como la Ciudad de la Samba o la Vila Olímpica de Gamboa en el marco del "Plan de Recuperación y Revitalización del Área Portuaria de Río" (PCRJ, 2001).

¹⁸ Citado de <http://www.consciencia.net/artes/gug.html>

¹⁹ Sólo para la construcción se calculaba un gasto de R\$ 313,8 millones (cálculo basado en el "Relatório do Estudo de Viabilidade – Versão para Discussão" – Encarte Rio Estudos, publicado en el Diário Oficial de 22/11/02.

'efecto Guggenheim' al uso actual del 'Modelo Barcelona' como referencia. La inspiración ya venía de lejos; en mayo de 1993 la Prefeitura había preparado el “Seminario Estrategias Urbanas: Río-Barcelona” para discutir alternativas para el planeamiento urbano de la ciudad contando con la presencia de diversos especialistas barceloneses y a principios de los noventa se había firmado el Plano Estratégico da Cidade do Río de Janeiro 93 en el que se planteaba como proyecto prioritario para la ciudad la presentación a la candidatura de los Juegos Olímpicos de 2004 y la revitalización del área portuaria (COMPANS, 2004; OLIVEIRA, 2011).²⁰

Si los efectos 'regeneradores' asociados a la construcción de un museo emblemático obra de algún arquitecto de renombre internacional (VICARIO; MONJE, 2003) no habían sido suficientemente convincentes para hacer frente a los enormes costes que éste acabaría suponiendo para las arcas públicas, la referencia del Modelo Barcelona asociada a una recuperación del litoral a partir del uso de un mega evento como las Olimpiadas consiguió por fin el alineamiento de voluntades que tanto se había buscado entre los diferentes niveles de gobierno y empresarios para acometer por fin, esa ansiada y ambiciosa intervención en la zona portuaria de la ciudad (OLIVEIRA, 2010; GAFFNEY, 2010). En junio del 2009 el Presidente Lula da Silva, el Gobernador del Estado Sergio Cabral y el Alcalde de la ciudad Eduardo Paes, participaban en la ceremonia de lanzamiento del proyecto anunciando que finalmente el sueño se había vuelto realidad (*um sonho que virou realidade*)²¹ y que la regeneración de la Zona Portuaria pasaría a ocupar un lugar central en la agenda urbana.

²⁰ A la par del desarrollo de la cooperación público privada y el planeamiento estratégico, la celebración de grandes eventos (con las Olimpiadas en 1992 y el Forum de las Cultures en 2004) y las políticas de regeneración urbana han jugado un papel crucial en las políticas públicas de Barcelona, conformando el específico empresarismo urbano barcelonés (Casellas, 2006). La ciudad de Río contó con la asesoría del arquitecto del proyecto de regeneración de la zona portuaria y de la Villa Olímpica de Barcelona - Oriol Bohigues- y de la consultora TUBSA (Tecnologies Urbanes de Barcelona) cuyo presidente era Jordi Borja, a su vez responsable de las primeras discusiones sobre la viabilidad de un nuevo Plan Estratégico para la ciudad de Río. Recientemente Eduardo Paes, actual alcalde de Río de Janeiro, ha firmado un convenio de colaboración con el Alcalde de Barcelona para facilitar el intercambio de información sobre temas relacionados con las Olimpiadas, anunciado que la ciudad seguirá este modelo de desarrollo aprovechando las Olimpiadas como catalizador de la recuperación de la zona.

²¹ Tal y como indican los panfletos promocionales del proyecto elaborados por la CDURP, empresa encargada de la gestión y supervisión del proyecto y la cabecera de la Web principal del proyecto Porto Maravilha.

La Prefeitura realizó una fuerte apuesta para que la zona portuaria fuese la sede de varios equipamientos olímpicos. Pese a que se juzgaba que concentrarlos en la zona de la Barra da Tijuca facilitaba la logística de las operaciones y de la seguridad, la Prefeitura en voz del entonces Secretario Municipal de Desenvolvimento Eduardo Goes consideraba que esta estrategia no maximizaría las ganancias para la ciudad. Es así que el Comité Olímpico y la Prefeitura acordaron la localización de una serie de instalaciones de la candidatura Olímpica en el ámbito del Proyecto Porto Maravilha destacando la necesidad de generar un legado urbano a partir de este gran evento y de aprovechar las sinergias que podían generarse en torno a él. A partir de las negociaciones se consiguió trasladar a la zona portuaria buena parte de las instalaciones y equipamientos de apoyo a los Juegos Olímpicos (Vila da Mídia y de árbitros, un centro de convenciones temporales y los centros de acreditación y de operaciones) que tras la celebración del evento significarían un potencial para más de siete mil nuevas unidades habitacionales para la zona.²²

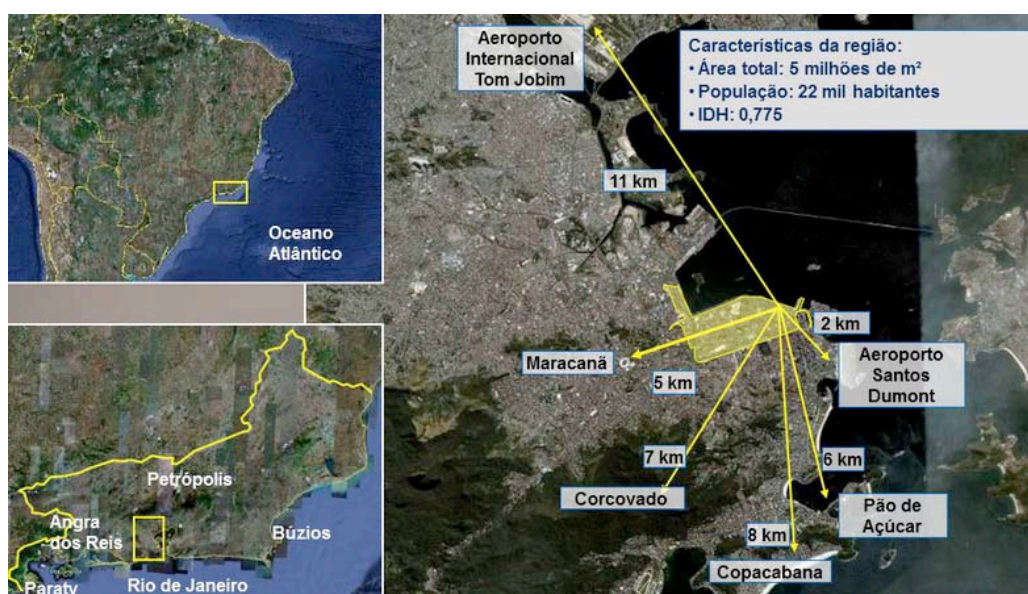
Porto Maravilha como mega proyecto urbano

“Porto Maravilha” es un proyecto de revitalización urbana de gran escala del frente marítimo de Río de Janeiro que cubre aproximadamente 5 millones de metros cuadrados y cuyas acciones engloban la zona de los barrios históricos de Santo Cristo, Gamboa e Saúde en los que habitan actualmente más de 22 mil habitantes.²³ La zona se encuentra bien conectada en el centro de la ciudad, próxima a los dos aeropuertos y a

²² El proceso de revitalización de estos 170 mil metros cuadrados (equivalente a un 17% del Proyecto Porto Maravilha) se complementará con áreas comerciales y de servicios, el desarrollo de nuevos espacios públicos y la construcción de un hotel de lujo de 45 pisos, edificio de referencia para los que lleguen a Río por la bahía. De acuerdo con el prefecto Eduardo Paes 'esta siempre fue la principal discusión de la Prefeitura para dar más centralidad a la Región del Puerto dentro del proyecto olímpico, con la construcción de millares de apartamentos en un área que pasa por un proceso de revitalización'. En <<http://www.portomaravilhario.com.br/noticias/2010/06/07/instalacoes-olimpicas-representam-mais-de-7-mil-unidades-habitacionais-na-regiao/>>.

²³ Puede consultarse un mapa de la zona portuaria y el proyecto Porto Maravilha aquí: <<http://www.portomaravilhario.com.br/conteudo/apresentacao/Slide3.jpg>>.

grandes vías de comunicación y es la principal puerta de entrada por mar para los turistas llegados en cruceros. Además de su proximidad al centro, otro elemento que vuelve estratégica la zona es su doble condición de casco histórico y de frente marítimo, áreas que ocupan una posición de centralidad económica para el desarrollo urbano postfordista como enclaves estratégicos para la concentración de actividades intensivas en ocio, cultura y turismo (JUDD; FAINSTEIN, 1999; SCOTT, 1997).



Fuente: Página oficial de presentación del proyecto Porto Maravilha de la Prefeitura de Rio de Janeiro²⁴

Pero la relevancia de la zona viene también ligada a la existencia de un importante patrimonio cultural, histórico y arquitectónico²⁵. El cierre progresivo de las industrias y astilleros asociado con su desplazamiento hacia zonas menos centrales y con más espacio ha ido dando lugar a un proceso gradual de reducción de la actividad en el área portuaria de Río, un proceso de obsolescencia de varias terminales y de los

²⁴ <<http://www.portomaravilhario.com.br/web/sup/OperUrbanaApresent.aspx>>.

²⁵ Considerada la cuna de la samba, la región destaca por la riqueza de su cultura popular (Cordonbleu, Choró, Gastronomía Africana), la reivindicación de su pasado portuario e industrial, su historial de lucha (nacimiento de los primeros sindicatos y grandes huelgas del país), su importante patrimonio histórico material (edificios del período imperial y arquitectura industrial- portuaria como el Mohino Fluminense) e inmaterial (la primera favela de Brasil) y por ser la sede de numerosas entidades culturales (entre ellas, el Bloque de Samba de Mauá, considerado el mejor del Carnaval 2011)

equipamientos portuarios y el declive socio-económico de la zona, reflejado en el aumento del desempleo y en el éxodo de la población²⁶. A la par que se produjo este descenso de la actividad económica y la pérdida funcional, se inició un proceso de degradación de las condiciones de vida y del entrono construido reforzado tras años de abandono del sector público y del sector privado, que ha centrado sus esfuerzos inversores en el desarrollo inmobiliario de nuevas centralidades en Copacabana, Ipanema, Leblón y Barra de Tijuca consecutivamente (FERREIRA, 2010). La elevada extensión de suelo disponible junto con su localización privilegiada en el corazón de la ciudad han sido factores considerados como una oportunidad única para la reconversión funcional y el desarrollo de nuevos usos urbanos que aluden a una retórica de la recuperación del espacio portuario para su uso ciudadano, en palabras del alcalde rescatando 'los orígenes de Río y la recuperación del autoestima del centro de la ciudad', 'el Porto Maravilha como instrumento de reversión del panorama de decadencia'.

El proyecto Porto Maravilha tiene la intención explícita de sus promotores de funcionar como catalizador de la regeneración urbana de la ciudad a partir del desarrollo de un nuevo espacio turístico, de entretenimiento y residencial para la ciudad que recupere la 'centralidad del centro'²⁷. Se manifiesta la pretensión de hacer un uso *moderno* de la antigua zona portuaria en la que los contenedores y otras infraestructuras portuarias en desuso, marcas de su pasado industrial, vayan dejando paso a un nuevo paisaje de carácter postindustrial ocupando una nueva posición de centralidad económica y cultural urbana “siguiendo el ejemplo de ciudades como Buenos Aires, Nueva York, Baltimore o Rotterdam, que recuperaron sus zonas portuarias degradadas impulsando sus economías y ganando un punto turístico para la ciudad”²⁸.

²⁶ En 1990 la población en la zona portuaria era de 38.000 habitantes decreciendo hasta los 22.000 en el año 2000 (IBGE, Censo Demográfico, 2010)

²⁷ “A lo largo de varias décadas 'Río fue siendo deconstruido', primero con la transferencia de la capital del país para Brasilia, después perdiendo la centralidad de las industrias y después del sector financiero. El golpe mortal fue el enflaquecimiento del centro de la ciudad, incluida la región portuaria, 'fue cuando Lúcio Costa transfirió la centralidad para la Barra da Tijuca' (Sérgio Magalhães, arquitecto y urbanista, presidente del IAB-RJ, cita extraída del Seminario Porto Maravilha Desafios e Problemas).

²⁸ Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio: 17.

La trascendencia del proyecto es frecuentemente destacada por los responsables políticos en términos de hito en la configuración del futuro de la ciudad, esencial para mantener una posición viable en la competencia interurbana aumentando el atractivo del centro de la ciudad como un todo y permitiendo una mejor posición competitiva de la ciudad de Río en la economía global.

La visión de ciudad y los objetivos de este mega proyecto revelan una nueva orientación pro-crecimiento del gobierno local que supone el surgimiento de un estilo más dinámico y emprendedor de gobernanza urbana (SWYNGEDOUW, et al., 2002). En esta línea, la rehabilitación física a partir de proyectos de gran envergadura como el Porto Maravilha son consideradas como intervenciones estratégicas en la lucha competitiva por la atracción de flujos económicos en forma de inversiones, visitantes, eventos o sedes de multinacionales (RODRÍGUEZ, 2002). Ante la dificultad de conseguir revitalizar la zona a través de intervenciones puntuales el proyecto define una aglomeración de propuestas, junto al proyecto de la Vila Olímpica se ha diseñado un plan de rehabilitación física y ambiental del entorno construido en toda el área para revertir la situación de abandono en la que se encontraba la región²⁹.

El proyecto de revitalización no sólo pasa por un proceso de recuperación de la infraestructura urbana, sino también por una revalorización del ambiente con un incremento de las opciones de entretenimiento, transporte, vivienda y trabajo. En esta línea se encuentran una serie de 'proyectos especiales' como la construcción de dos Museos (Museo de Amanha y el Museo de Arte de Rio)³⁰. Este tipo de proyectos arquitectónicos suelen estar relacionados con infraestructuras con un alto potencial simbólico (SMYTH, 1994) como aquel que anteriormente había querido ponerse en

²⁹ a) Pavimentación, drenaje, señalización, iluminación, arbolado, nuevo sistema de alcantarillado, abastecimiento de agua, electricidad, teléfono, gas; b) demolición de parte del Perimetral -autopista elevada sobre la costa-, la construcción de túneles y de nuevas carreteras que vendrán a definir un nuevo mapa de la movilidad y carriles bici; c) reconversión de los almacenes y edificaciones históricas para usos culturales, sociales y de entretenimiento.

³⁰ Pueden consultarse imágenes y planos de estos proyectos aquí: <<http://www.portomaravilhario.com.br/web/esq/projEspeciais.aspx>>. <<http://www.portomaravilhario.com.br/conteudo/apresentacao/Slide15.jpg>>.

valor a través del Guggenheim, en este sentido la construcción del Museo de Amanha³¹, proyecto de carácter emblemático y de arquitectura de firma (Calatrava) es contemplado, como una forma de *city branding* para posicionar la ciudad en un contexto cada vez más global, así como por su capacidad de servir de “ancora cultural” para la renovación urbana del área portuaria.

Se pretende revertir el proceso de degradación de la región atrayendo nuevas actividades económicas vinculadas con la cultura, el ocio y el entretenimiento. Además de suponer un reclamo para la llegada de los inversores, supondrá una renovación de la imagen proyectándose como el nuevo rostro de la región portuaria, facilitando a su vez una revalorización inmobiliaria de la zona. El Estudio de Viabilidad Económica del proyecto Porto Maravilha es un ejemplo claro de una búsqueda explícita del impacto que las obras y los diferentes proyectos urbanos desarrollados producirán sobre el mercado inmobiliario como uno de los imperativos que guiarán el proceso³².

El proceso de revitalización del área portuaria estaría por tanto asociado a la valorización inmobiliaria de un espacio antes degradado y habitado por población de bajos ingresos y a la atracción que esta valorización debe generar ya sea para la llegada de nuevos inversores, como para la llegada de nuevos segmentos profesionales y moradores de clase media, que permita culminar el proceso de regeneración urbana a partir de la construcción de una nueva geografía postfordista, un aprovechamiento urbanístico similar al que se ha producido en otras 'ciudades globales' y que muestra una orientación de la regeneración en la que se busca un liderazgo del sector privado (*market-led regeneration*)³³.

³¹ El Museo de Amanha, fruto de la colaboración entre la Prefeitura y la Fundación Roberto Marinho que con un costo estimado actualmente de 130 millones de dolares ya ha triplicado el presupuesto inicial.

³² 'La reurbanización del Morro da Conceição y de otras áreas degradadas [...] la introducción del “Museo do Amanhã” [...] la finalización del pavimentado, alumbrado público, drenaje y jardinería [...] la ejecución de la demolición del Elevado da Perimetral [...] la remodelación de la Praça Mauá y de la Av. Rodrigues Alves Maua [...] la creación del Sistema de Transporte Público de Media Capacidad [...] propiciarán una valorización inmobiliaria en todo el sector.' (Estudo de Viabilidade da OUCPRJ, p. 91-93)

³³ En palabras del presidente de la CDURP “Localización privilegiada, el potencial proceso de valorización que experimentara la zona a raíz del programa de regeneración junto a la llegada de nuevos residentes, visitantes y turistas a la zona, y los incentivos fiscales que se ofrecen a las empresas que se instalen, convierten la región Portuaria en un lugar muy atractivo para la inversión.”

Desde esta lógica de intervención, la ciudad y sobre todo los espacios centrales (centro histórico, frente marítimo) dejan de ser considerados como espacios degradados y problemáticos pasando a considerarse como “una fuente de producción de riqueza”, motores turísticos de la ciudad y tractores de inversiones y espacios generadores de grandes plusvalías urbanas (LÓPEZ; RODRÍGUEZ, 2010). Es precisamente esta capacidad de generar grandes plusvalías urbanas y ante la debilidad de las finanzas municipales que aparece una nueva forma de gestión urbana de corte neoliberal en la que el suelo adopta un papel clave.

La renta diferencial o *rent gap* entre el valor actual y el valor esperado de este enclave estratégico es el mecanismo detrás del cual descansa la intervención (Smith, 2002). A través de ella se vinculan los procesos de revalorización del suelo y la activación de las rentas inmobiliarias de la zona como vía de atracción de inversiones y capital, con el impulso de un nuevo espacio de centralidad económica que conforma una versión actualizada de las "*máquinas de crecimiento*" urbano (MOLOTCH, 1976; LOGAN; MOLOTCH 2007).

Una nueva institucionalidad en la planificación urbana

Para abordar esta empresarialización de la actuación pública urbana en la ciudad de Río es necesario analizar el marco legal e institucional que sustenta el proyecto de regeneración del puerto, cuyos principios como hemos mencionado fueron aprobados bajo condiciones de excepcionalidad justo un mes después de que se confirmara la nominación a sede de las Olimpiadas. Es importante resaltar aquí una tendencia generalizada en la aprobación de legislaciones específicas en el marco de preparación para mega eventos deportivos (como ejemplo el caso de los Juegos Olímpicos en

Sydney en el año 2000³⁴).

Ante la voluntad de regenerar 5 millones de metros cuadrados a partir de un sólo proyecto, en un corto periodo de tiempo y con ciertas limitaciones presupuestarias, se optó por que la operación dependiese de la capacidad de movilización de rentas inmobiliarias que financiaran el proyecto. Se buscaba una actuación compartida con el sector privado, un “Urbanismo Concertado” que se tradujo en la declaración de las tres leyes (101/2009, 102/2009 y 5128/2009) que posteriormente darían cuerpo y estructura al llamado Proyecto Porto Maravilha y que de acuerdo con nuestro análisis vendrían a definir una nueva institucionalidad en las políticas de planificación urbana -cómo se financia, quién gestiona y quién implementa-, caracterizada por nuevas formas de organización de la gestión pública.

La primera ley³⁵ ha supuesto una alteración del Plano Director de la ciudad que permita un aumento del potencial constructivo de la región con el doble objetivo de atraer el interés de los inversores y de conseguir financiamiento para las obras de renovación urbana. A partir de una serie de modificaciones en los usos y parámetros edificatorios de la región y de la explotación de ese nuevo potencial constructivo, se pondrán a la venta en el mercado Certificados de Potencial Edificatorio Adicional (CEPACS) con los que se conseguirá obtener los casi 8 billones de reales para financiar la Operación Urbana Consorciada. Para explotar estos nuevos criterios edificatorios los interesados deberán comprar estos Certificados en el mercado.

Este particular modelaje financiero contempla que sean las propias plusvalías las encargadas de financiar las obras y por lo tanto no depender de los recursos (directos) del tesoro municipal. Con todo, cabe resaltar que ante la necesidad de empezar las obras

³⁴ El gobierno del estado de New South Wales aprobó una ley en 1995 con la que los residentes de Sydney perdieron su derecho a iniciar una apelación judicial en materia de medio ambiente y planificación contra los proyectos para las Olimpiadas. Pese a la imagen 'verde' que los juegos pretendían promover, todos los proyectos ligados a la realización de los Juegos implicaron una suspensión de los habituales requisitos en Impacto Ambiental (HALL, 2006, p. 62).

³⁵ Ley Complementaria n ° 101 / 2009 que modifica el Planeamiento y autoriza al Poder Ejecutivo para establecer la operación urbana consorciada de la Región Portuaria.

y conseguir el dinero para financiarlas, los 6,4 millones de CEPACS emitidos han sido provisionalmente comprados en un lote único por un Fondo de Inversión Público³⁶ que administra esos títulos a la espera de revenderlos a los inversores privados interesados una vez que el proceso de revitalización esté en marcha y así poder recuperar el dinero. Esto ha implicado un riesgo asumido por el Estado que recuperará la inversión siempre y cuando se produzca la esperada revalorización de la zona portuaria, que en tal caso acabará beneficiando al inversor privado. El carácter incierto y por tanto intrínsecamente especulativo que tiene la producción de nuevas plusvalías urbanas hace fundamental el papel del Estado, que asume los riesgos financieros asociados a esta reestructuración urbana basada en la revalorización inmobiliaria (SWYNGEDOUW et al., 2002).

Esto vendría a definir el funcionamiento específico de la máquina de crecimiento que está emergiendo en la ciudad a raíz del Proyecto Porto Maravilha: bajo la liturgia de los Partenariados Público Privados, el sector público pone sus activos (terrenos, capacidad de modificar los patrones edificatorios) y avanza el dinero a través de los recursos de los trabajadores (no olvidar la naturaleza del FGTS) asumiendo un riesgo para regenerar y revitalizar una zona que promete grandes beneficios para el entramado inmobiliario-constructor. Traduciendo la retórica sobre los Partenariados Público Privados a un lenguaje más realista de costes públicos y beneficios privados es fundamental el señalamiento de Raquel Rolnik (2011, p.1) en su labor como Relatora Especial de la ONU: “estamos delante de una operación inmobiliaria ejecutada por empresas privadas, pero financiada, de forma engañosa, con recursos públicos en terrenos públicos. Continuamos sin saber dónde están los beneficios públicos de este Partenariado Público Privado.” Frente al mito de una retórica de la autofinanciación, es evidente que el proyecto depende no sólo de fuertes inversiones públicas no reembolsables, sino también de las posibilidades efectivas de revalorización del suelo.

³⁶ Fondo de Investimento Imobiliário Porto Maraviha controlado por la Caixa Econômica Federal con recursos del Fondo de Garantía de los Trabajadores (FGTS).

La segunda ley³⁷ implica la creación de la Companhia de Desenvolvimento Urbano do Porto (CDURP), una compañía de economía mixta encargada de coordinar el proceso de implantación del proyecto Porto Maravilha con el fin de promocionar de forma más ágil y junto con la iniciativa privada la llegada de emprendimientos comerciales e inversiones a la zona. La tercera ley³⁸ establece beneficios fiscales (reducción y exención de algunos impuestos) para que ciertas empresas de sectores considerados estratégicos se instalen en la zona bajo el argumento de reactivar la economía urbana. Es igualmente importante resaltar que todas las obras del proyecto serán realizadas por el consorcio Porto Novo³⁹, vencedor de la licitación para formar el mayor Partenariado Público Privado de Brasil y encargado tanto de la recalificación urbana y ambiental de toda la región (los más de 5 millones de metros cuadrados que deben estar listos para las Olimpiadas) como de administrar los servicios públicos durante los próximos 15 años. Esta colaboración del sector privado en la gestión urbana significa una transferencia del control de una parte de la ciudad a una empresa privada, que se encargará de parte de la iluminación, limpieza y seguridad de la zona. La naturaleza de ese pacto ha sido duramente criticada por una parte significativa de la sociedad civil siendo denunciada como una evidente privatización en la construcción y gestión a futuro de la ciudad (OLIVEIRA, 2011).

La participación activa de la inversión privada en la financiación de la transformación urbana y el surgimiento de un modelo de planificación y gobernanza urbana más difuso y fragmentado basado en la corresponsabilización público-privada define las bases que dan forma al proyecto Porto Maravilha. Al respecto diversos autores han señalado ya la relación entre estos mega-proyectos de regeneración con la formación de nuevos modos de gobernanza y de cambios importantes en la instrumentación de la intervención pública, reflejando un cambio de la geometría del poder en el gobierno de lo urbano de las ciudades (BIANCHINI; DOWSON; EVANS, 1992; LOFTMAN; NEVIN, 1995;

³⁷ Ley Complementaria 102 del 23 de noviembre 2009.

³⁸ Ley n. 5128 de 16 de diciembre 2009.

³⁹ Articulado bajo los decretos ley 3276/2010 y 32575/2010 se constituye el Consórcio entre tres empresas OAS, Odebrech Engenharia y Construções e Carioca Engenharia.

LÓPEZ; RODRÍGUEZ, 2010). Tanto por los objetivos que persiguen como por los nuevos instrumentos y formas de gestión que se articulan, estos proyectos marcan una reorientación en la política urbana consolidando nuevas formas de organización de la política local.

Reorientación en los objetivos y en las formas de gestión: la dimensión financiera de la planificación urbana

El urbanismo concertado articulado en torno al proyecto Porto Maravilha supone una institucionalización de la presencia privada en la acción política local y una creciente orientación empresarial en la organización de la administración local, según los criterios del *empresarialismo urbano* (HARVEY, 1989; HUBBARD; HALL, 1998), resumido por Swyngedouw como “el sector público actuando como una empresa y las instituciones de la gobernanza urbana funcionando como el sector privado o siendo directamente reemplazadas por éste” (SWYNGEDOUW et al., 2002).

Ante esta transformación en las formas de gestión que ha aprovechado el estado de excepcionalidad generado en torno a las Olimpiadas (OLIVEIRA, 2011), es necesario generar un espacio de reflexión que más allá de la urgencia de preparación para este evento permita evaluar cuáles son las consecuencias y efectos sobre la democracia urbana, implicados en el desarrollo de estos arreglos institucionales basados en nuevas formas de gestión empresarial del espacio (JESSOP, 1998).

Aunque el gobierno local (Prefeitura) ha sido el principal impulsor de la regeneración, el hecho de que éste no disponga de suficientes recursos le ha obligado a buscar la cooperación de otros actores. Específicamente esta introducción de la iniciativa privada en los procesos de planeamiento y gestión de la ciudad representa una “privatización de la gobernanza urbana” a través de Partenariados Público Privados, subcontratación de

empresas privadas para suministrar servicios públicos municipales, subordinación de la planificación urbanística a los imperativos del mercado y la promoción de una Política Fiscal para favorecer la llegada de empresas.

El sector público, que tendría la función y responsabilidad de regular la ordenación del territorio, el uso del suelo y la planeación urbanística (HUBBARD; HALL, 1998) ha sido quien en este caso ha facilitado las bases para el negocio inmobiliario generando plusvalías extraordinarias para las élites inmobiliarias, al margen de la lógica de la ciudad y el debate ciudadano. La adopción por parte de la administración local de principios, técnicas y mecanismos propios de la gestión empresarial bajo la influencia de los principios de la Nueva Gestión Pública -corriente neoliberal que inspiró las reformas del sector público en los años ochentas (SAVOIE, 1994)- supone la introducción de modelos basados en la empresa privada subordinando la lógica de la acción pública a los criterios de eficacia y eficiencia⁴⁰.

Desde la CDURP se ha hablado de la implicación del sector privado a través de partenariados como una fórmula ideal para mejorar la calidad de la acción pública a través de un nuevo paradigma de gobierno en red que articula y promueve relaciones de intercambio y cooperación entre actores de naturaleza diversa, superando las jerarquías burocráticas administrativas. Se insiste en que es posible recuperar espacios urbanos degradados en beneficio de su población y de la ciudad como un todo, integrando al poder público, al sector privado y a las organizaciones sociales. Sin embargo, y pese a la existencia de la retórica del ideal de ese modo cooperativo y coordinado de gobernanza “pluralista” (SWYINGEDOUW, 2005), estos nuevos acuerdos institucionales suponen una redefinición del rol de la administración local en relación a los intereses del capital privado que acaba favoreciendo a determinados actores que como puede observarse en

⁴⁰ Desde la CDURP se ha defendido que este modelo puede mejorar la calidad de prestación de los servicios argumentando que, más allá del debate puramente ideológico sobre si éste significa una privatización de servicios públicos, debe ser evaluado desde el punto de vista de la eficiencia. Es así que a la par de neutralizar una puesta en duda de los innumerables casos de privatización de ciertos servicios que en el propio Brasil que han produciendo resultados sumamente cuestionables (COMPANS, 2004), este particular modelaje financiero y la participación del sector privado en la gestión del espacio urbano se ve blindada a partir de parámetros evaluativos de *eficiencia* y *eficacia*, fórmula óptima para producir una regeneración de forma ágil y sin aparente coste para la administración.

el caso del puerto han ganado una desproporcionada incidencia en la elaboración de las políticas.

La naturaleza inmobiliaria de los mega proyectos urbanos (FLYVBJERG, 2005) se perfila claramente en el caso del Proyecto Porto Maravilha. Nos interesa resaltar aquí cierta paradoja: el objetivo principal de la Operação Urbana Consorciada no ha sido la elaboración de un proyecto urbanístico, sino conseguir los recursos para financiar las obras de infraestructura urbana de la zona portuaria y poder transformar más de 5 millones de metros cuadrados en un tiempo récord. El uso de estos instrumentos financieros ha supuesto en el caso del puerto una desregulación de las tareas de planeamiento, una cesión de soberanía de lo público hacia agentes económicos que han llegado a adquirir el control de los procesos espaciales.

En la línea en que el arquitecto y urbanista Luiz Fernando Janot ha resaltado, “el plan sigue exclusivamente criterios financieros y económicos [...] prima una visión economicista y mercadológica [...] tanto el zoneamiento como los índices de ocupación del suelo [...] no tienen en cuenta la morfología urbana, es política de tierra arrasada”⁴¹. La actuación urbanística está subordinada a criterios de rentabilidad y viabilidad financiera pautada por la venta de Potencial Constructivo que aumenta la capacidad edificatoria en la zona permitiendo edificios de hasta 50 pisos, lo que en palabras de la Vereadora Sonia Rabello evidencia que “la lógica del Consorcio y de los CEPACS deja el control de la construcción de ciudad al sector privado [...] esto no es un proyecto urbanístico, sino que es un proyecto económico financiero”⁴². Esta ingeniería financiera pone en evidencia la naturaleza eminentemente económica del proyecto y refleja los límites de este modelo de urbanismo «de la valorización» que “subordina los componentes estratégicos de la intervención a las exigencias de la valorización urbanística” (RODRÍGUEZ, 2002, p. 73).

⁴¹ Cita extraída de la intervención del autor en el Seminario Porto Maravilha: Desafios e Problemas, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro / IHGB, 16 y 17 de mayo.

⁴² Cita extraída de la intervención de la autora en el Seminario Porto Maravilha: Desafios e Problemas, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro / IHGB, 16 y 17 de mayo.

La zona portuaria, en su condición de activo urbano subutilizado, plantea integrarse dentro de los circuitos de valorización financiera a través de la figura de los CEPACs. El diseño financiero que estructura el proyecto favorece un régimen urbano basado en la especulación urbana que prioriza la acumulación de rentas inmobiliarias. Si a esto se le añade la falta de controles sobre los aumentos en el precio del suelo se puede esperar un encarecimiento de la vivienda, como el Fórum Comunitario do Porto ha venido ya denunciando⁴³.

Desde la CDURP la apertura del espacio para la llegada del mercado inmobiliario no es considerada especulación sino desarrollo inmobiliario imprescindible para regenerar la zona, sin inversiones no se puede dar la recualificación urbana. El desarrollo de la actuación urbanística sigue una concepción económico financiera del espacio, que lejos de considerar todas las dimensiones que definen la complejidad de lo urbano acaban por igualar progreso con crecimiento y crecimiento con lucro privado (LÓPEZ; RODRÍGUEZ, 2010).

El desarrollo de partenariados, los cambios en los parámetros urbanísticos, la concesión de beneficios fiscales y la inversión pública en infraestructuras para la valorización de los CEPACs implican una transferencia de recursos públicos al sector privado. Esta “recuperación de Plusvalías” urbanas debe ser reinvertida, tal y como establece el propio Estatuto das Cidades (2001) en el mismo territorio donde se produce la alteración y supone -al menos sobre el papel- un mecanismo de redistribución además de una fuente de financiamiento del desarrollo urbano. Si bien es cierto que las plusvalías obtenidas permitirán financiar el proyecto, no lo es menos que la orientación estratégica de éste puede no seguir el propósito de redistribución social. Siempre existe la posibilidad de una interpretación jurídica particular del Estatuto das Cidades, en la que se pierda el carácter y filosofía redistributiva con el que fue pensada. Este parece ser el caso de la Operación Urbana Consorciada del Porto Maravilha, tal y como se ha venido denunciando desde diferentes sectores y grupos de movilización ciudadana. La

⁴³ “Relatório de Violações de Direitos e Reivindicações” elaborado por el Fórum Comunitário do Porto y entregado al Ministério Público Federal.

inversión que se está haciendo en esta zona, más allá de beneficiar a las poblaciones que residen en ella acabará por beneficiar de vuelta al propio empresario que está pagando por esas plusvalías. La función social del suelo y los principios del urbanismo de corte más redistributivo dejan paso a un modelo de construcción de ciudad basada en los imperativos del crecimiento económico, un crecimiento por otra parte, en fuerte dependencia del desarrollo inmobiliario.

Reflexiones finales: ¿Legado para quién?

“Más de mil casas van a ser excluidas de la favela por causa de los Juegos y de la Copa [...] Quieren remover a todos los moradores para hacer un plano inclinado para la llegada de los turistas. Estamos decepcionados, nuestra tristeza es muy grande porque nuestra historia no puede terminar porque esta prefeitura llegó y quiere empezar su historia [...] Nosotros somos la primera favela de Río de Janeiro y de Brasil, somos hijos de aquella tierra, aquella misma tierra en la que nosotros nacimos fue la tierra que recibió a los soldados de la Guerra de Canudos, somos herederos de aquello. Tenemos un siglo y medio dentro de esta ciudad y no pueden apagar nuestra vida y borrar nuestro pasado, porque quien no tiene pasado, ¿que puede contar a sus hijos?

(Moradora del Morro da Providência).

Mega eventos deportivos como las Olimpiadas han sido asociados a grandes aportaciones del gasto público, a la construcción de infraestructura y a estrategias de revitalización y desarrollo que potencialmente pueden llegar a tener consecuencias indeseables a largo plazo para el sector público, aunque a corto plazo puedan generar ganancias para ciertos sectores empresariales (HALL, 2006, p. 59). En el caso específico de economías emergentes Greene (2003) ha señalado a partir de mega eventos realizados en Seúl y Santo Domingo, dramáticas consecuencias negativas -urbanización acelerada y cambio de prioridades económicas- visibles en el impacto en

comunidades de bajos recursos y particularmente en aquellas que habitan en asentamientos informales, como viene siendo en el caso de las favelas en Río de Janeiro. De acuerdo con Greene los mega eventos han jugado un papel clave en países de fuertes economías, sin embargo en los últimos años esta tendencia ha sido también adoptada agresivamente por países en vías de desarrollo, sin que las particularidades de estos contextos hayan sido previamente evaluadas.



Fuente: Foto de Mauro Castro. Praça Mauá, Centro, Junio de 2011

La consigna *¿Porto Maravilha para quién*⁴⁴? se ha extendido entre los habitantes del Área Portuaria como lema que enuncia de forma contundente el cuestionamiento respecto al legado que esta operación debe dejar para la ciudadanía: *el proyecto Porto Maravilha debe ser maravilloso también para los actuales moradores de la zona*

⁴⁴ El blog <http://portomarvilhahaparaquem.wordpress.com/> y el artículo de Rossana Tavares da buena cuenta de ello <http://pelamoradia.wordpress.com/2011/04/22/maravilha-para-quem-rj/>

portuaria. Mientras que los efectos negativos de estas intervenciones (sociales, ambientales, fuerte endeudamiento público) están siendo minimizados, los efectos positivos sobre el crecimiento económico se han sobrevalorado bajo el argumento de que éstos conseguirán beneficiar a todos los segmentos de lo social a través de la generación de rentas, empleo y una mejora del espacio urbano y beneficiando de forma indirecta a toda la ciudad (FLYVBJERG, 2005).

Ante esta tensión, el controvertido proyecto Porto Maravilha ha despertado reticencias sobre el legado real que éste supondrá para la ciudad, así como los impactos sobre el territorio, sus poblaciones y la economía y cultura local de la zona. Las nuevas infraestructuras urbanas planeadas, la mejora de los sistemas de transporte, los nuevos equipamientos deportivos y el aumento del turismo, se han venido implementando a la par de expulsiones y desplazamientos forzados, actos de violencia institucional, falta de información y de espacios de participación ciudadana que despiertan reacciones como la expresada en el Dossier del Forum Comunitario do Porto⁴⁵, “hoy el proyecto no trae esperanza, sino desconfianza y miedo”.

Uno de los resultados que se esperan de la Operação Urbana Consorciada es aumentar la densidad de la zona y permitir la llegada de nuevos moradores de mayor poder adquisitivo para conseguir revertir la situación de degradación. Como Smith (2002) ha señalado, la atracción de clases medias a los centros urbanos degradados ha sido una estrategia muy extendida como formula neoliberal de regeneración urbana. En esta línea se ha criticado que un proyecto que pretende mejorar la calidad de vida de la zona portuaria, esté provocando expulsiones de sus moradores actuales y violentas intervenciones reflejadas en el conjunto de acciones denominado "Choque de Ordem" contra el trabajo informal y la venta callejera para luchar contra la "indisciplina urbana" como vía de regeneración moral, higienización y revanchismo contra los pobres (SMITH, 2002; GREENE, 2003). Como señala uno de los líderes comunitarios del barrio Gamboa y miembro de Filhos de Ghandy

⁴⁵ “Relatório de Violações de Direitos e Reivindicações” elaborado por el Fórum Comunitário do Porto y entregado al Ministério Público Federal.

Quieren expulsar a 1700 familias fuera de su residencia para atender un proyecto que favorece únicamente intereses económicos: la construcción de una zona residencial de clase media y espacios de ocio y recreo para turistas. Nosotros decimos reurbanización sí, revitalización no [...] ya existe vida en la zona [...] no estamos en contra de que lleguen nuevos vecinos [...] nuevos moradores, pero respetando los orígenes de los antecedentes.

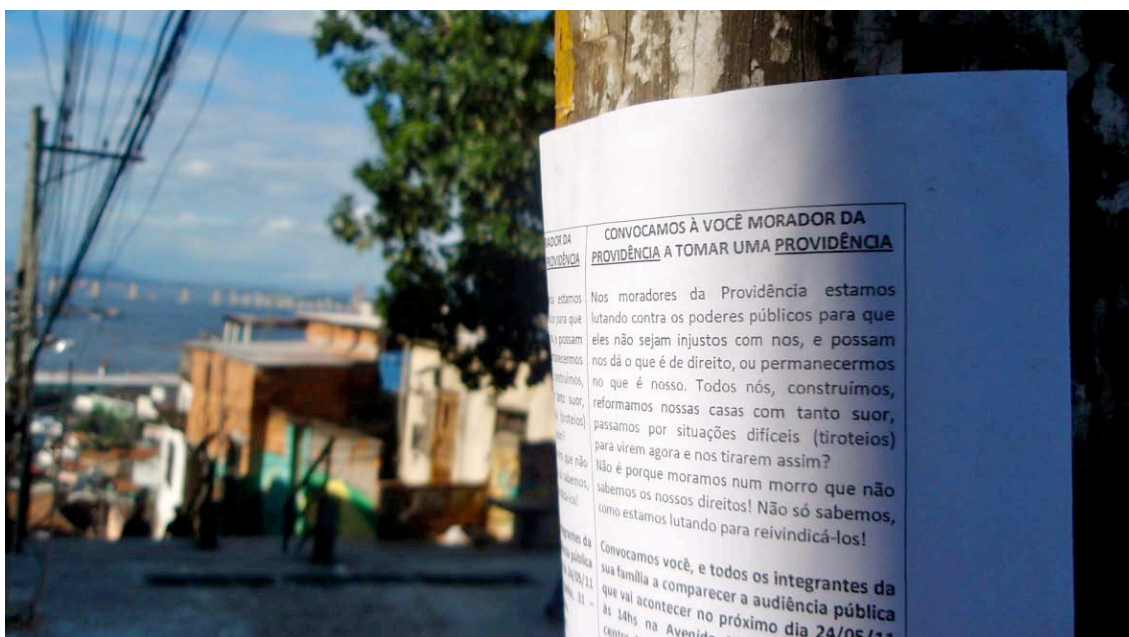
Desde el Foro Comunitario del Puerto se están denunciando una serie de violaciones de derechos, especialmente vinculados a la cuestión de la vivienda cometidas en la región portuaria. Se denuncia el desplazamiento de sectores de la población con compensaciones mínimas y poco transparentes siendo expulsados hacia zonas alejadas de la comunidad en la que han vivido durante décadas⁴⁶. En una zona donde el suelo es mayoritariamente de propiedad pública, no se contempla destinar un porcentaje significativo a viviendas de interés social, como señala una de las mujeres, miembro del Foro Comunitario do Porto, “en el proyecto Puerto Maravilha no existe una línea sobre inversiones en vivienda social, en equipamientos comunitarios, si no que es un proyecto destinado a una escala mayor, un proyecto para la ciudad de Río de Janeiro como un todo, para Brasil, para los inversores internacionales.”⁴⁷

El “estado de emergencia” instaurado en Río de Janeiro con motivo de las Olimpiadas y la Copa -como bien ha analizado Gusmão de Oliveira (2011)- ha sentado las condiciones de posibilidad para introducir a partir de una política de choque y excepcionalidad la sustitución de una lógica de intervención basada en las

⁴⁶ La falta de información y falta de espacios para la participación ciudadana en la elaboración del proyecto ha sido denunciada en repetidas ocasiones por los moradores los movimientos sociales de la zona, éste se ha lanzado a debate público apenas cuando ya había sido aprobado a través de un Decreto de Ley en la Cámara de los Vereadores. Por otro lado, la respuesta de la Prefeitura ha sido desmontar el Núcleo de Terras e Habitação (NUTH) de la Defensoria Pública do Rio de Janeiro, instancia que efectuaba una asesoría y acompañamiento jurídico a las poblaciones con menos recursos y que ha trabajado cerca de las comunidades y de los movimientos sociales de la zona. Destaca la situación en la favela da Providência/Pedra Lisa, donde el el Programa Morar Carioca para la reurbanización está siendo denunciado por los vecinos que consideran que persigue únicamente intereses económicos. Específicamente la construcción del teleférico para supuestamente mejorar la accesibilidad a la favela, implicará derribar cientos de viviendas y acabará convirtiéndose en una atracción para los turistas. Informe da Relatoria Especial da ONU para o Direito à Moradia Adequada.

⁴⁷ A partir del trabajo de campo realizado, cita extraída de una entrevista a un miembro del Foro Comunitario del Porto.

problemáticas que afectan a las áreas urbanas como expresión de los conflictos sociales⁴⁸ por un urbanismo orientado a la demanda externa y a la promoción de Río de Janeiro como ciudad global, según los plazos y criterios que marcan los grandes eventos.



“Convocamos à você morador da Providência a tomar uma providência”, Morro da Providência, Mayo de 2011⁴⁹

Fuente: Foto de Mauro Castro. Morro da Providência, Mayo de 2011

Dentro de esta excepcionalidad los grandes proyectos de intervención urbana han ido ganando importancia convirtiéndose en un instrumento central dentro de la planificación de las ciudades y generalizándose por todo el globo como intervenciones estratégicas para una reestructuración post-industrial de los núcleos metropolitanos y

⁴⁸ Desde las políticas de inclusión de la ciudad "informal" (reurbanización de las favelas, nuevos equipamientos y una importante política habitacional para los “pobres”) hasta la mutiplicación de mecanismos participativos encaminados a la democratización de la planificación y la gestión urbana.

⁴⁹ “Nosotros, moradores de la Providência estamos luchando contra los poderes públicos para que ellos no sean injustos con nosotros y puedan darnos lo que de es por derecho, o sino permaneceremos en lo que es nuestro. Todos nosotros construimos, reformamos nuestras casas con tanto suor, pasamos por situaciones difíciles (tiroteos) para que vengan ahora ¿y nos echen así? ¡No porque vivimos en un monte (morro), no conocemos nuestros derechos! ¡No sólo los conocemos, sino que estamos luchando para reivindicarlos! Contamos contigo y con todos los integrantes de tu familia a comparecer en la audiencia pública que acontecerá el próximo día 24/05/2011...”

como herramienta para el crecimiento económico y el *boosterismo urbano*⁵⁰(GELLERT; LYNCH, 2003). En este sentido, el frente marítimo de Rio ha sido considerado como un 'área de oportunidad' para el desarrollo de un proyecto urbano de gran envergadura.

Analizando las formas específicas de financiación, organización institucional y de provisión de los servicios públicos que se están implementando en este proyecto, se observa una privatización de la gobernanza local donde no sólo la ciudad pasa a ser gobernada como empresa, sino que es el propio sector privado a partir de empresas (constructoras, promotoras, financieras, inmobiliarias) el que pasa a asumir tareas que tradicionalmente habían sido de naturaleza pública.

Observamos cómo, en el funcionamiento de la “máquina de crecimiento” urbana (MOLOTCH, 1976) en el Proyecto Maravilha, ciertos actores se verán significativamente beneficiados a partir de la obtención de grandes beneficios inmobiliarios y la transferencia de rentas públicas. El escaso papel dado a las organizaciones sociales y la nula apertura de espacios para la participación ciudadana, junto al modelo de cogestión urbana basado en la implicación de un número creciente de actores privados en la acción política local ha provocado una red de gobernanza con carácter marcadamente elitista que acaba por poner en duda la efectiva planificación democrática de las ciudades y de sus recursos y deja en segundo plano las políticas urbanas que promueven y facilitan las funciones residenciales, comunitarias y relacionales, dimensiones del espacio urbano imprescindibles como soporte del bienestar de la ciudadanía.

El caso de Río de Janeiro evidencia la necesidad de futuros estudios sobre los impactos de proyectos de regeneración urbana ligados a la realización de mega eventos que contemplen las particularidades asociadas a contextos de economías emergentes (GREENE, 2003) y en particular que evidencien los violentos efectos negativos que estos eventos pueden llegar a generar en los sectores más vulnerables de la sociedad.

⁵⁰ Neologismo que se refiere a la promoción de una ciudad con el objetivo de mejorar la percepción pública que de ella se tiene (RODRIGUEZ, 2002).

Referencias

BIANCHINI, F., DAWSON, J., EVANS. Flagship projects in urban regeneration. In: HEALEY, P. et al. (ed.). **Rebuilding the City. Property-led Urban Regeneration**. London: E & FN SPON, 1992.

COMPANS, R. **Empreendedorismo Urbano. Entre o discurso e a prática**. UNESP: Sao Paulo, 2004.

CASELLAS, A. Las limitaciones del “modelo Barcelona”. Una lectura desde Urban Regime Analysis. **Documents d' Anàlisi Geografica**, v. 48, p. 61-81, 2006.

FERREIRA, A. O projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro: os atores sociais e a produção do espaço urbano. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, vol. XIV, nº 331, agosto 2010..

FLYVBJERG, B. Machiavellian Megaprojects. **Antipode**, v. 37, p. 18–22, 2005.

GAFFNEY, C. Mega-events and socio-spatial dynamics in Rio de Janeiro, 1919-2016. **Journal of Latin American Geography**, vol. 9, n. 1, 2010.

GREENE, S. Staged Cities: Mega-events, Slum Clearance, and Global Capital. **Yale Human Rights & Development L. J.**, vol. 6, p. 161-187, 2003.

HALL, C. M. Urban entrepreneurship, corporate interests and sport mega-events: the thin policies of competitiveness within the hard outcomes of neoliberalism, **The Sociological Review**, Vol. 54, Issue Supplement s2, p. 59-70, Diciembre 2006.

HARVEY, D. From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. **Geografiska Annaler**, Vol. 71B , n. 1, p. 3-17, 1989.

HILLER, H. Mega-events, urban boosterism and growth strategies: an analysis of the objectives and legitimations of the Cape Town 2004 Olympic Bid. **International Journal of Urban and Regional Research**, Vol. 24, n. 2, Junio, 2000, p. 439-458.

HUBBARD, P.; HALL, T. The entrepreneurial city and the 'new urban politics'. In: HALL, T.; HUBBARD, P. (ed). **The entrepreneurial city**. Chichester: Wiley, 1998.

JESSOP, B. The enterprise of narrative and the narrative of enterprise: place marketing and the entrepreneurial city. In: HALL, T.; HUBBARD, P. (ed.). **The entrepreneurial city**. Chichester: Wiley, 1998.

JUDD, D.; FAINSTEIN, S. (ed). *The Tourist City*. Yale University Press, 1999.

LÓPEZ, I.; RODRÍGUEZ, E. **Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)**. Madrid: Editorial Traficantes de Sueños, 2010.

LOFTMAN, P.; NEVIN, Brendan. Prestige projects and urban regeneration in the 1980s and 1990s: a review of benefits and limitations. **Planning Practice and Research**, v. 10, n. 3/4, p. 219–315, 1995.

LOGAN, JOHN; MOLOTCH, HARVEY. *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*. Los Angeles: University of California Press, 1987.

MAYER, M. Urban Governance in the Post-Fordist City. In: HEALEY, P. et al (ed.). **Managing Cities: The New Urban Context**. Londres: John Wiley, 1995.

MOLOTCH, Harvey. The city as a growth machine: Toward a Political Economy of Place. **The American Journal of Sociology**, Vol. 82, n. 2, 1976.

MOULAERT, F., RODRÍGUEZ, A.; SWYNGEDOUW, E. **The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in the European City**. Oxford: OUP, 2003.

OLIVEIRA, Gusmão de; GAFFNEY, C. Rio de Janeiro e Barcelona: os limites do paradigma olímpico. Biblio 3W. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, Vol. XV, nº 895 (17), 2010.

OLIVEIRA, Gusmão de. **Força-de-lei: Rupturas e realinhamentos institucionais na**

busca do “sonho olímpico” carioca. Artículo no publicado. 2011.

KLEIN, N. La doctrina del shock. El auge del capitalismo del desastre. Barcelona, Paidós, 2007

FÓRUM COMUNITÁRIO DO PORTO. Relatório de Violações de Direitos e Reivindicações: Foro Comunitario Do Porto, 2011. Disponível em <<http://www.fase.org.br/UserFiles/1/File/RELATÓRIO%20MPF%20FCP.pdf>>

ROCHE, M. Mega-Events and Urban Policy. **Annals of Tourism Research**, vol. 21, n. 1, p. 1-19, 1994.

ROCHE, M. Mega-events and modernity revisited: globalization and the case of the Olympics. **The Sociological Review**, Vol. 54, Issue Supplement s2, p. 25-40, Diciembre 2006.

RODRÍGUEZ, A. Reinventar la ciudad: Milagros y espejismos de la revitalización urbana en Bilbao. **Lan Harremanak**, v. 6, p 69-108, 2002. Disponível em <<http://www.ehu.es/lsvweb/webcentro/cas/publicaciones/numeros/revista6.pdf>>

ROLNIK, Raquel. **Porto Maravilha: custos públicos e benefícios privados**. Disponível em <<http://raquelrolnik.wordpress.com/2011/06/13/porto-maravilha-custos-publicos-e-beneficios-privados/>>. 2011. Consultado el 4 de julio de 2011.

SALET, W ; GUALINI E. Framing Strategic Urban Projects : Learning from experiences in Europe, London, Routledge, 2007.

SAVOIE, D. **Thatcher, Reagan, Mulroney: In search of a new bureaucracy**. Pittsburgh University Press, 1994.

SURBORG, B. et al. Mapping the Olympic growth machine. Transnational Urbanism and the growth machine diaspora. **City**, Vol. 12, N. 3, December 2008, p. 341-355.

SWYNGEDOUW, E., MOULAERT, F.; RODRIGUEZ, A. Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy.

Antipode, n. 34, p. 542–577, 2002.

SWYINGEDOUW, E. Governance innovation and the Citizen: the Janus Face of Governance-beyond-the-State. **Urban Studies**, Vol, 42, n. 11, 2005.

SMITH , N. New globalism, new urbanism: gentrification as global urban strategy. **Antipode**, vol. 34, p. 428-450, 2002.

SMYTH, H. **Marketing City: the Role of Flagship Developments in Urban Regeneration**. Londres: E & FN SPON, 1994.

GREENE, S. J. Staged Cities: Mega-events, Slum Clearance, and Global Capital. **Yale Human Rights & Development Law Journal**, v. 6, p. 161 – 187, 2003.

SCOTT, A. J. The Cultural Economy of Cities. **International Journal of Urban and Regional Research**, n. 21, p. 323–339, 1997.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia. et al. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.

VICARIO, L.; MONJE, P. Another “Guggenheim effect”? The generation of a potentially gentrifiable neighbourhood in Bilbao. **Urban Studies**, n. 40 (12), p. 2383-2400, 2003.

WHITSON, D.; HORNE, J. Underestimated costs and overestimated benefits? Comparing the outcomes of sports mega-events in Canada and Japan. **The Sociological Review**, Vol. 54, Issue Supplement s2, Diciembre 2006, p. 72-89.

ARTÍCULO 2

Artículo 2. **Hellinikon Airport in Athens and Port Vell in Barcelona.** (2013) *Revista Geographies*, Vol.22/2013, p.14-29 (in Greek).

Ultra-neoliberal urban development in Spain and Greece. The case of Port Vell in Barcelona and the Hellinikon Airport in Athens.

Mauro Castro, Beatriz Garcia, Fereniki Vatavali, Maria Zifou

Abstract

In the context of the current crisis in Southern Europe, we can observe the aggressive promotion of neoliberal dogma that imposes extensive structural restructuring, in the name of reducing public deficit. Under these terms, cities and urban space become privileged terrains for implementing neoliberal restructuring in these countries. The promoted urban policies put great emphasis on the privatization of state owned real property, public services and social housing, on the construction of large-scale urban development projects and the adoption of exemptive measures that bypass existing plans and regulations.

The intention of this article is to examine the transformations in urban development processes in Spain and Greece in the context of the current crisis, by focusing on two large-scale urban development projects: the development of Port Vell (the old Port) in Barcelona and the privatization of the former airport of Hellinikon in Athens. By taking a context specific comparative approach, we focus on the transformations on power structures, the legislative framework and the prevalent discourse surrounding the development of these two projects and examine continuities and ruptures of the spatial planning system before and after the outbreak of the crisis, as well as the consequent social and environmental impacts. Finally, an attempt is made to identify commonalities and differentiations between the Spanish and the Greek case, as a way to understand aspects of the multiple manifestations of the dominant neoliberal urban development pattern in the context of the current crisis.

Περίληψη

Στο πλαίσιο της τρέχουσας οικονομικής κρίσης στις χώρες της Νότιας Ευρώπης, σημειώνεται η επιθετική προώθηση του νεοφιλελεύθερου δόγματος που επιβάλλει εκτεταμένες δομικές αναδιαρθρώσεις, με πρόσχημα τη μείωση του δημόσιου ελλείμματος. Υπό αυτούς τους όρους, οι πόλεις και γενικότερα ο χώρος αναδεικνύονται σε «προνομιακό πεδίο» εφαρμογής των νεοφιλελεύθερων αναδιαρθρώσεων σε αυτές τις χώρες. Το αναπτυξιακό μοντέλο δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ιδιωτικοποίηση της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου, των δημόσιων υπηρεσιών και της κοινωνικής κατοικίας, στην κατασκευή μεγάλης κλίμακας έργων αστικής ανάπτυξης και στην προώθηση κατά παρέκκλιση ρυθμίσεων που παρακάμπτουν θεσμοθετημένους σχεδιασμούς και πολιτικές για τις πόλεις.

Στο παρόν άρθρο διερευνώνται οι μετασχηματισμοί των διαδικασιών αστικής ανάπτυξης στην Ισπανία και την Ελλάδα στη συγκυρία της τρέχουσας κρίσης, μέσα από την ανάλυση δύο μεγάλης κλίμακας έργων: την ανάπτυξη του Port Vell (του Παλιού Λιμανιού) στη Βαρκελώνη και του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στην Αθήνα. Τέλος, επιδιώκεται ο εντοπισμός ομοιοτήτων και διαφορών μεταξύ της ισπανικής και της ελληνικής περίπτωσης προκειμένου να φωτιστούν όψεις του κυρίαρχου μοντέλου νεοφιλελεύθερης αστικής ανάπτυξης στη συγκυρία της σημερινής κρίσης.

1.Introduction

In the context of the current financial crisis taking place in the southern European countries, the promotion of an aggressive neoliberal urban policy model that is imposing extensive restructuring of various fields can be observed. So-called “disaster capitalism” (Klein, 2010), based on “emergency situations” leads to measures which desecrate labor rights, privatize public property and exploit communal resources by imposing free-market rules on all aspects of society. Often, through "shock therapy" measures are adopted that otherwise would be very difficult or time consuming to apply. It is obvious that in the case of southern European countries public deficit reduction is used as the main argument for the legalization of aggressive cutbacks and government withdrawal from key social sectors which were, until recently, outside the scope of the market; leading to privatization of health, education and social services, aimed at the creation of new investment opportunities for accumulated capital (Mayer and Kunkel, 2011; Harvey, 2007).

In this context, cities and space in general emerge as an "advantageous area" to apply neoliberal restructuring (Brenner and Theodore, 2002: vii). The importance space acquires in the context of the crisis is linked to dramatic changes in neoliberal urban policies of the 90s, which, in the context of economic globalization, enhanced cities competitiveness and imposed financial restrictions on local government, forming a framework which has been described as "urban entrepreneurship» (Harvey, 1989). In the new landscape of the crisis, the exploitation of urban space once again creates new opportunities for the accumulated of international capital (Harvey, 2007; Harvey, 2011). The new development model focuses on the privatization public property, public services and social housing (Harvey, 2007; Cumbers, 2012), alongside the construction of large-scale urban development projects which impose, expand and establish commodified forms of social life (Brenner et al, 2010). Comibened, these measures promote exemptive regulations that bypass institutional planning guidelines and policies for cities (Swyngedouw et al, 2002). These policy choices are part of a broader agenda

for urban development that is presented as "the solution" to the economic crisis, despite the fact that in cases such as Spain and Greece comparable measures have been among the main causes of the current crisis (Harvey, 2013).

This paper attempts to explore the transformation of urban development in Greece and Spain in the context of the current crisis, through the analysis of two large projects: the development of Port Vell (the Old Port) in Barcelona and the former Hellenikon airport in Athens. In particular, changes in power structures and institutional framework are examined, as well as the dominant rhetoric supporting the promotion of both projects. The similarities and differences between the processes and forms of urban development are explored before and after the outbreak of the crisis, as well as the subsequent, current or expected social and environmental impacts of the projects.

The basic underlying assumption is that the crisis in both Spain and Greece, closely bound to the global crisis of the capitalist system, is the vehicle for the consolidation of neoliberal structural changes in urban space, thus imposing an institutional "deepening of neoliberalism" (Brenner et al., 2011). The comparative approach used is based on the assumption that neoliberal restructuring programs take on many different forms "as they are always introduced to a specific political-institutional contexts established largely through older institutional measures, institutionalized practices and political compromises" (Brenner and Theodore, 2002: 14). In this sense, the paper aims to identify similarities and differences between the Spanish and the Greek case, in order to elucidate aspects of the dominant neoliberal urban development model being promoted in the context of the current crisis.

2. The case of Port Vell in Barcelona

2.1. The “real-estate/financial” specialization in Spain⁵¹

Since the ‘73 crisis and the incorporation to the EU in 1986, Spanish economical structure has been based on the real-estate/financial sector. Even though “sun and beach” tourism was crucial since Franquism, the 1973 industrial crisis and the agreements for the entrance into the EU ended up destroying the Spanish industrial and farming sectors; the “Structural Funds” were invested in huge infrastructure projects that over-expanded the building sector and its main enterprises. In this context, the first “real-estate bubble” can already be traced to between 1985 and 1995, which crashed when the debt and the big foreign deficit were corrected with three devaluations of the “peseta” and an important adjustment program.

Two facts formed the new bubble: 1) The legislative and budgetary support from public authorities for the construction of houses and infrastructure; and 2) The financialization of the world economy that found in real-estate titles new places to invest and speculate [Observatorio Metropolitano, 2011].

The role of public authorities. In 1998 the law of “full urbanization” [*todo urbanizable*] opened the doors to massive changes in land use and to the possibility of building everywhere. The city councils and the regional governments found in real-estate promotion an important source of income, because of the sales and reassessment of land as well as building work's licences and taxes on housing, up to the point of becoming absolutely dependant on it. These governments, in the frame of neoliberal urban entrepreneurship philosophy [Harvey, 1989], managed the territory and the cities as enterprises that might generate revenues through the real-estate sector; it was funded by the “regional public banks” [*cajas de ahorros*] monitored by them. Excessive urban

⁵¹ [Most of this part is based on Observatorio Metropolitano, 2010: (Isidro López and Emmanuel Rodríguez),

growth was planned in towns and cities as well as unnecessary infrastructure (railways, airports, high speed trains); in the same way, emblematic buildings were constructed everywhere, in order to attract tourism and investments, many times bound to “events” of all sorts (sports competitions, business congresses, cultural exhibitions...), according to city branding and creative cities theories [Charles Landry, 2008]. This model of real-estate development took place in a framework of inter-territorial and inter-city competition (typical of neoliberal “spatial fix” but favoured by the Spanish administrative structure) inside the Spanish State, so that each regional government drove its own public works, urban plans, emblematic buildings and events [Harvey, 1981; Sassen, 2001] It is in this “growth machine” [Molotch y Logan, 1987] and in the poor democratic regimen resulting from the “Transition” [Rodriguez, 2013]) where we find the roots of the formation of patronage systems and of the extension of corruption, typical of the bubble.

The financiarization the euro and the “wealth-effect”. The role of the financiarization of the economy is well known in the development of mortgage and real-estate bubbles, in Spain but also in USA and Ireland; the securitization of mortgages and its associated markets initiated an enormous business that made huge international flows of investments gush towards this sector [Brenner 2002, 2006]. In the Spanish case, the arrival of the euro increased “trust”, kept interest rates obligatorily low and limited the possibilities of cooling the economy. The European and international banks addressed huge amounts to fund the housing and infrastructures producing what is known as “assets price Keynesianism”; through the indebtedness and the always increasing housing prices, the growing patrimonial wealth of families allowed more loans causing a “wealth-effect” throughout the country that kept a high demand and such macroeconomics figures, typical of what was called “Spanish miracle” by international and credit rating agencies. These funds and loans, true cornerstones of the bubble, were given under conditions of excessive risk and many times in illegal ways, as the European Court recently sentenced. When such cheap and plentiful international liquidity failed, because of the beginning of the world crisis in the USA in 2008, the

Spanish speculative pyramid also collapsed [Observatorio Metropolitano, 2011].

The paralysis of the credit and building sectors have entailed the stagnation of the country's economy, precisely because of its specialization in "real-estate/financial" in the EU and on the global level. The drop of the demand and the lack of liquidity have affected all economic sectors that have fired millions of workers; in this way, the demand has dropped even more, as the "vicious cycle" is known to work. In this context of stagnation, the rescues to public and private banks have made public debt rise, which was under the European average before the crash. The lack of European policies to control the speculation of sovereign debt has complicated government funding; the European and Troika's requests of austerity have meant that the growing public deficit be paid by the middle and lower classes, people already in a very difficult situation because of unemployment and house evictions.

In the urban sector, the paralysis has been almost absolute: thousands of empty houses and numerous unfinished promotions are the actual landscape of the country. Urban plans developed by regional governments have been stopped and only a few public works are ongoing; empty railways, underused high speed trains and closed airports are also typical nowadays. In a context of total lack of medium-term and long-term planning and policies of economicstructural renovation, and in a context without public funding available, alliances with private investors have emerged to continue with the tourism/real-estate development. In this situation, public authorities have relaxed urban regulations even further to facilitate investments and urban activity is addressed at city centres, the "events" and the "theme parks".

The city centres of the Spanish cities have experienced powerful regeneration processes during the bubble, bound to city branding and the creative cities theory (the fashion at the time of expansion) as well as inter-territorial competition. Rehabilitations of neighbourhoods with real-estate, commercial or hostel potential have taken place, above all, addressed to tourists and high-medium and high classes, resulting in the previous

inhabitants' displacement (gentrification processes [Smith, 1996]). In a context of new-build market saturation, the investments in central districts related to luxury housing or tourist apartments survive.

“Mega-Event” urban policies, aimed at economic invigoration by means of attracting tourism and investments through certain sport competitions (Olympics, World Cups) or cultural exhibitions (“European cultural capital”, congress and meetings), have failed to generate a stable and sustainable economic model, precisely because of their intrinsic temporality and the growing costs of producing novelty and spectacle. In spite of this, Madrid is again a candidate for the Olympics Games in 2020 and Santander will organize the Sailing World Cup in 2014, for instance; events all them that demand the construction of expensive buildings the later usefulness of which is uncertain.

“Theme park” urban policies attempt to attract tourism by means of building specific recreational areas. They may be bound to cultural topics (museums such as the Guggenheim), sportive (such as the Barcelona port) or purely recreational (such as the casino-city Eurovegas). Some of them are integrated into cities, so that they invigorate the gentrification of certain neighbourhoods. Casino-city Eurovegas in Madrid is an exceptional case that perhaps will become the rule; by declaring the area “of special regional interest”, important changes and adaptations of the law have been made to guarantee the success and the revenues of the investment. This “special economical area” may move the same economic model of the bubble forward: the building of infrastructure in a framework of inter-territorial competition, this time, with rights and laws downplayed; in fact, the Catalanian government has announced a new complex “Barcelona World”, very similar to Eurovegas, with similar law exemptions.

In this context of crisis, back to the city centre and the “theme park” policies, we will analyse the Barcelona “Port Vell” case.

2.2. The Marina Port Vell project: urban enclosures in the Neoliberal city.

Over recent decades, Barcelona has shifted from being a city of services while, at the same time, being an industrial header of one of the main production workshops in the south of Europe, to a global-globalized city, specialised in attracting international flows mainly affecting tourism and the real estate sector. Both public policies and Barcelona's specific urban entrepreneurialism have played a crucial role in this specialization including: cultural industries, rehabilitation and urban regeneration and “eventism” (Olympics 1992 and the 2004 Forum of cultures). The profound transformations of the urban landscape and the way to make them operative have given rise to the Barcelona model, considered a paradigmatic case of success at the international level and reference for many cities on how to undertake a process of urban renaissance (Blanco, 2009; Casellas, 2006). A central objective and an essential part of the strategy of socio-economic transformation has been the reformation of the waterfront and the project of "opening Barcelona to the sea", which, as happened with the popular neighborhoods of the historic inner city, has gone from being a marginal or infra-used urban space to become one of the vectors of the post-industrial reinvention of the city. First with the Olympics and lately with the “Forum de las Culturas”, these mega-events had been used to orchestrate an ambitious international marketing operation, which at the same time legitimized a broad process of renewal of its seafront and production of new urban space (Monclús, 2003; Moreno, V. Montalbán, 1991).

One of this new urban spaces was the old harbour of the city, 55 hectares of land and water that were transformed (Special Plan of the Port Vell, 1989) into a “new centrality area” (Busquets, 1992, Ajuntament de Barcelona, 1991), taking as reference the experiences of rehabilitation of major ports like Baltimore's Inner Harbour or the London Dockland (Busquets, 1999; Alemany, 1998) (Figure 1).

Together with the creation of new public spaces and the recovery of the coast as



collective heritage after decades of barriers and borders, the port was considered as an extension of the city centre. New cultural and sports facilities, tourist attractions, entertainment and consumption-oriented complexes and hotels and office buildings were constructed turning it into one of the most visited tourist facilities of the city. In spite of its financial success, the excessive commercial orientation has been the focus of strong criticism and controversy (Maza and Magrinya, 2005; Monclús, 2003; Font, A. 1996).



Figura 1:
aérea del
(Fuente:

In the
of crisis
a new



Vista
Port Vell
Port2000)

context
and with
local

government in charge after decades of a left wing coalition in the city, the urban waterfront has emerged again as an important planning location for deepening Barcelona's 'competitive advantages' and existing specialisations in tourism and property development adapting the scenario to the new potential demands of the luxury sector.

Cuadro 2. La Marina Port Vell en 2012 (Fuente: Turisme de Barcelona)

In 2011, the capital risk company based in London, Salamanca Investment, bought the concession for the exploitation of the public marina of Barcelona⁵² and proposed to invest more than 30 million euros to transform this home of small and medium boats of 10 and 30 meters, into “the premiere Marina of the Mediterranean”, home of super large luxury yachts (Figure 3).

The project aims to reform the infrastructure and accommodate vessels up 170 meters in length, the creation of a high security area surrounded by a translucent fence to offer privacy and exclusivity to the crews and the construction of new facilities to offer "world class services" responding to a luxury demand that current marina could not satisfy (Figure 4). The project aims to meet the potential demand (apparently not covered) for “mega yacht parking” of this wealthy elite, a "growing business" oriented to a very select group, considering that worldwide there are no more than three thousand vessels exceeding 24 metres in length and 13 more than 120 meters length according to an economic report commissioned by the promoters. Martin Bellamy, CEO and President of the group, summarized “boats are getting bigger, are getting flashier and they need a home, so we want to provide a proper home for them”⁵³, entering into competition with other sites around the Mediterranean.

⁵² Salamanca bought the marina from Global Via, whose parent company, FCC, is one of Spain’s largest construction companies.

⁵³ [Marina Port Vell](http://www.youtube.com/watch?v=9mir30M2x2w). 2011. Marina Port Vell - Press Conference at Monaco Yacht Show 2011 [online]. [Accessed 01/05/2012]. Available from:
<http://www.youtube.com/watch?v=9mir30M2x2w>



Fotos 3-4: propuesta de inversión de Salamanca para el puerto de Marina (fuente: UR<http://www.marinaportvell.com>)

Strategic and very well positioned spaces which are part of the legacy and heritage of the city of Barcelona will then be mobilized for private economic activities (institutional advertising stresses the proximity of the facilities to the "best urban beaches in the world" beating beaches such as Copacabana in Rio de Janeiro), in particular, for elite consumption practices, ensuring at the same time through the intensification of surveillance and the multiplication of security measures (fences, fortifications, private security, checkpoint etc.) the order, control and privacy of a privileged wealthy elite.

In an interview for an specialized journal about Yatch industry, Bellamy said: "We are a merchant banking and operations risk management business, and from a merchant

banking point of view we focus on investing in what we call tangible assets” and he continues ““We were introduced to Marina Port Vell by a contact of the business,” he said, “and when we looked at the assets we thought that it’s in such a superb location, which when you’re dealing with real estate is everything”⁵⁴.

The reform, which according to estimates offered by the promoters could create about



400 jobs and more than 100 million euros annually spread through the city, has had the unconditional support of the Port Authority of Barcelona and the City Council⁵⁵, that has approved the modification of the franchise or concession agreement of the Marina Port Vell and granted to Salamanca Investments approval to enlarge the surface area and postpone the expiration date of the concession (until the year 2036) so he could pay off the investment made. From the very beginning the reform was advertised by the

⁵⁴ Superyachts.com 2012. Interview with Martin Bellamy, owner of Marina Port Vell. Retrieved from <http://www.superyachts.com/luxury/mys-2012:-interview-with-martin-bellamy-owner-of-marina-port-vell-1582.htm>

⁵⁵ At an event organized by the College of journalists at the CCCB of Barcelona on 8 February the Mayor Xavier Trias said that "the remodelling of the Port Vell marina will serve to create workplaces and wealth throughout the city." Cited in <http://directa.cat/noticia/xavier-trias-beneeix-marina-luxe-del-port-vell-abans-que-lajuntament-naprovi-planejament>

institutions as a strategic action for the economic growth of the city opening itself to international opportunities in the business of "luxury tourism", which would contribute to the renewal of a sector very focused on the "sun and beach".

The third Deputy Mayor and the first authority on issues of urban planning of the city, Antoni Vives, travelled to the 2012 Monaco yacht show to sell the project to potential investors acting as an advertiser for a private company: "We can bet whatever you want if you are looking for a place where you can put together the richness of culture and the culture of richness It will be very difficult. And if you want to join the concept of a modern port with the city, and the concept of a port in the city, in the heart of the city, not to the side, not near, not a few kilometres from the city; but a port in the pure heart of the city... the only place where you can have it is Barcelona⁵⁶". Hence we may be seeing a move towards a regeneration model based on privatization, commodification and profit, led by the private sector but supported (as necessary) by the state.

The modification of the urban plan (Special Plan of Port Vell) was finally approved in January 2013, facilitating the land-use change and the increase of "constructability" while reducing the urban planning functions to mere facilitators of a private business, limiting as much as possible the disadvantages related to the traditional use values. The first draft of the reform, before it was opened to the public objections, was based exclusively on a market research study commissioned by a consulting firm "to be able to analyse the facilities offered by the competition or tsimilar marinas which currently constitute the point of reference in terms of services and first-class amenities⁵⁷", There was neither a social diagnosis nor any environmental impact study (despite the fact that the project includes facilities for storing hazardous waste), a total breach of the practice of urban planning.

⁵⁶ [Marina Port Vell](http://www.youtube.com/watch?v=yunAUSRYtqs&feature=player_embedded). 2013. Antoni Vives speech during Barcelona Nautical Cluster Press Conference [online]. [Accessed 31/10/2013]. Available from: http://www.youtube.com/watch?v=yunAUSRYtqs&feature=player_embedded

⁵⁷ The report is part of the documents that are on public display at the headquarters of the port authority of Barcelona (APB). Annex 14

At the same time, the absolute opacity and lack of accountability of process has been an important struggle maintained by different groups and residents of the neighbourhoods near the port⁵⁸. They denounce the fact that the project was presented in the Monaco Yacht Show to the representatives of the sector of the luxury boating industry before being presented to the neighbours of Barcelona. Despite insistent requests to the port and the town hall to get some information, the reform started without any public information. Salamanca Investments, in turn, had published on its website the timetable for completion of the works even though this was still at the beginning of a long administrative process and did not yet have the "formal" approval of either the port or the municipality.

Figura 5: Evento para protestar por los planes para el Port Vell (fuente: Plataforma Defensem el Port Vell)

This project, that follows a neoliberal urban redevelopment scheme based on private sector-led development, circumvention of planning protocol and lack of public accountability has experimented huge social contestation. A considerable number of residents of the popular surrounding neighbourhoods expressed their contrary position to the creation of a port for mega yachts that gave priority to private interests and that implies the privatization and enclosure of the central part of the citizens' harbour (Muelle de España), a public space that was opened to city in the 1990s, promoting the disconnection of the urban fabric of Ciutat Vella with its seafront; and the creation of a visual barrier as a result of the new buildings, the size of the mega Yachts (three floor houses) and the wall created for this "segregated" marina. The neighbours defend on one hand, the communal character of the urban harbour, a crucial urban space that is part of the historic city and a place to be enjoyed by those who live in the city, and on the other, the character of public domain of the waterfront, something that belongs to everybody and to which access must be assured, as an element of the maritime culture, part of our historic and social heritage (Figure 5).

⁵⁸ The Port Authority established a charge of 384 euros for who requested the documents. Public pressure and the appearance in press of some articles denouncing the lack of transparency, forced to the Port Authority to make accessible the project and lower it until the ten euros.

Institutional regime applying to the Port: Autonomy and exceptionality

Ports are self-contained places and autonomous on a legal, financial and territorial level managed by bodies alien to the local administration (Port authority, State Demarcation of coasts, Capitanía Marítima, health and customs Administration).

The port authority has wide powers for the provision and planning of urban land, is in charge of the planning framework documents and the temporal sequence of developments (Navarro, 1995). In the specific case of Barcelona, the Autonomous Port of Barcelona created the Port 2000 Urban Planning Management Board to execute, operate and manage the redevelopment process of Port Vell, involving municipal officials in the process. So the port authorities have therefore become a power within the city, which unlike other public authorities, are not subject to the scrutiny of voters being driven, not by elected office, but by appointments made by the parties, which enhances the influences of private interests in city business.

On the other hand, influenced by the policies of the World Bank (World Bank Port Reform Toolkit) the port authorities cease to receive public funds and have to self-finance themselves from the payment of rates. In the words of Joan Alemany, the "official" historian of the port of Barcelona "the high volume of investment requiring new ports of goods carried many port authorities to squeeze the real estate and tourism potential of the historic ports". (Alemany, 2013, to the press).

On the other hand, the port has its own legislation, the Ports Act (law 27/1992 renovated partially by the law 62/1997), is much less strict in matters of urban planning and environment than the "Coastal Act" (ley de Costas), which guarantees public use of the coast, restricting building in coastal areas. The Ports Act has been used as a legal subterfuge for, among others, the construction of hotels directly in front of the sea, since

it reduces construction distance from a hundred to twenty metres from the line of the sea "as long as the facilities that are built are port services". Using this exceptional measure the port authority of Barcelona transacted the construction of a luxury hotel, one of the tallest of the city skyscrapers of Barcelona (Hotel W) as "equipment" of the port, on the first line of sea and on terrain considered to be public domain.

All these elements have led to that one of the main demands made by the coalition of neighbours, social movements and environmental activists grouped in a platform (Plataforma defensem el Port Vell) was the claim that the citizen port should be managed and control by the city council and the residents and not by the port authority (APB) with its neoliberal management of a communal public resource.

“Plan de usos” or the deregulation of planning restrictions

One of the characteristic elements of the large urban projects in the current context of crisis and austerity, is that they are not based on a strong public investment in coalition with private oligarchies, as large infrastructural projects of the time of the real estate boom, but we directly face a situation where common resources and public goods, "are for sale" to private investors, giving up areas to those social groups with economic and consumption capacity. Although the project seems not to have cost a penny to the public administration, the reality is that we are facing a situation of exploitation of a common resource, as it is the territory, and the selling and privatization of public space. On the other hand, it involves the fostering of private investment and increases the external attractiveness by lowering the requirements and public controls and levels of regulation, by lifting planning restrictions that prevented urban growth.

With this lens we should read the last modification of the “urban use planning” (Plan de usos) an instrument for regulating the economic and commercial activity approved by the previous left-wing government, which prevented the installation of new hotels and

apartments in the historic centre of the city. Ciutat Vella has a concentration of more than half of the hotel establishments in the city, despite representing only 4.5% of the surface of the city and 6.8% population and this plan was released to avoid the saturation of a territory on the verge of collapse from increased tourist pressure and to protect the historic fabric. The neighbourhood associations, considering that it might pose more pressure on the residents, have harshly criticized reopening the area for new hotels.

At the same time, and following the same deregulation process, the local government is ending the protection of some buildings situated in the surroundings of the renovated marina, with a unique historical and heritage value, allowing the construction of new hotel. This, as has been denounced by some neighbourhood associations, can imply that buildings, which are now public, such as the faculty of nautical or the Palau de Mar can end up as hotels.

3. The case of the former Hellenikon airport

3.1. The role of spatial planning and development: recent transformations

In the period just before the outbreak of the crisis, Greece was in a 'transitional' phase of urban development, in the process of shifting away from the hitherto dominant postwar development model.

The postwar model in Greece has been described as 'deviant' in relation to the dominant western European model and is characterized by three main elements: a) the important role played by the construction sector in the Greek economy, b) limited government intervention in the processes of special planning, particularly in the housing sector, which was predominantly developed by the private sector, often through informal, arbitrary or illegal procedures and c) limited land ownership and limited construction capital, which are directly linked to the fragmented allotment of land and high rate of private property ownership. The role of spatial planning in the development process was relatively limited, mostly used for the, often inadequate, implementation of urban projects in densely developed areas, thereby reinforcing, unplanned and often illegal development of residential and manufacturing activity on the outskirts of urban areas and outlying urban districts which were not subject to urban district zoning codes. Access to the possibility of home ownership for the lower and middle classes, by either legal or informal processes, combined with the potential for financial gain from rent and the creation of value by taking advantage of existing properties (Mantouvalou, 1980; Mandouvalou and Mavridou, 1993; Vaiou et al , 2000; Mandouvalou and Balla, 2004) justified a broad social consensus on the absence of, or only occasional application of, spatial planning oversight and consequently the implicit expression of public interest.

The 90s' marked a significant shift both in relation to development processes, as well as to the terms of the dominant development model (Mantouvalou and Patrikios, 2008; Zifou et al, 2011 Balla et al, 2008) which has the following traits: Firstly, the need to

address significant land-use conflicts and environmental degradation problems, highlighted the need for stricter spatial planning in the urbanization process, an area that remained under the auspices of the central government. This was accomplished by adopting new legislation for the establishment of an integrated spatial planning system oriented in sustainable development. Secondly, the restructuring of the construction and real estate industry was noted (Balla et al, 2008), in direct connection with both the construction of large infrastructure projects through EU funding and the introduction of new delivery mechanisms such as PPPs, and the organization of Olympic Games of 2004. Simultaneously, new forms of commerce, tourism and manufacturing were developed, combined with the rapid growth of the housing market, thanks to the increasing number of mortgages and the consequent rise in prices. Small and medium sized contractors were key players in the housing market development while large companies focused on producing tourist and commercial development complexes.



Figura 6: Vista panorámica de Hellinicon (Fuente: www.hellinicon.com)

Although the urban planning system was never completed, the momentum that accompanied the institutionalization of spatial planning immediately after the Olympics significantly expanded the role that spatial planning had hitherto played. However, these

plans became the vehicle to overcome obstacles that the Hellenic Council of State had created through ad hoc zoning decisions and to establish a favorable framework to organize development emphasizing tourism and renewable energy sources which were



the main pillars of the country's new development model. On a second level, the role of spatial planning was undermined by the gradual introduction of a series of new "flexible" policies, which, among others, included the simplification of licensing procedures for strategic investments and widespread use of special exemptions or dispensations, mainly in connection with the construction of the Olympic facilities which were treated as major infrastructure projects that would strengthen the strategic role of Athens on a European level. It's worth noting that unlike Spain and other countries, in Greece there has been limited implementation of strategies pursuing urban entrepreneurship and city's competitiveness because cities were only connected through the completion of the Olympic projects and the rhetoric developed for their legitimacy.

However, despite these attempts to liberalize spatial policy and restructure the broader forces involved in urban development, the period before the crisis can be characterized by two main factors: a) the prevalence of small-scale ownership and the coexistence of small and medium construction capital with big business, and b) the gradual introduction of planning as a tool for conflict resolution surrounding land use, which despite clearly having developmental orientation, allows the expression of alternative points of view which, in some cases, affect the objectives and content of spatial policy.

Greece's entry into the European Stability Mechanism in 2010 marks the country's commitment to its creditors to implement a range of political restructuring in which the facilitation of investments, privatization and development of public real estate became a central priority. The crisis is reflected in the large number of abandoned buildings and neglected public spaces, in degraded social services, evictions, foreclosures and homelessness; however, a large number of institutional changes, particularly regarding environmental licensing, as well as utilization of public real estate and spatial planning have been adopted over the last three years, aiming at a radical transformation of urban development.

In the name of facilitating investment, these institutional changes led to the violent collapse of an already fairly flexible planning system and introduced the following new elements (Zifou, 2012). First, new regulatory terms were imposed which operate on the principles of the private sector and hold all decision-making capacity in relation to privatization, the utilization of public property and the implementation of "strategic" investments. A prominent role in the reformed institutional system is played by the "Hellenic Republic Asset Development Fund" (HRADF SA) (N3986 / 2011), the body that has undertaken the implementation of Greece's privatization program, the sole purpose of which is the exploitation of generated revenue to repay public debt. The ownership, distribution, possession and rights of concession of public property undergoing privatization will be transferred to the HDADF. The HDADF governing body which is surrounded by (often foreign) experts in economic, technical, legal and

urban planning matters has the right to bypass ongoing procedures, statutory planning decisions and overrule other official bodies. Second, regulations that favor rigorous construction have been introduced as well as new categories of land usage plans for large-scale deployments that are not included in the planning design, nor obliged to comply with existing land use restrictions; which points to the realization of investment projects aimed only at maximizing profits for investors.

3.2. The former Hellenikon airport: the creation of new complex developments

Hellenikon, the expanse of 6.200 sq.m. which includes the former airport and the St. Cosmas waterfront (Figure 6), is the crown jewel of the privatization program which is being implemented as part of Greece's commitment to its lenders. The recent history of planning for Hellenikon and policy announcements which pertain to it, reflect the vacillation of spatial planning in Greece within the conflict of the social and economic forces at play and summarizes the new procedures of neoliberal urban development promoted in the context of the economic crisis.

Figura 7: Diseño del Plan General para el 2007 del Ministerio griego (fuente: Ministerio de medio ambiente)

The decision to relocate the international airport of Athens to its present location in Spata was made in 1991 and shortly thereafter the former Hellenikon airport area was mostly designated for the creation of a metropolitan green belt (N.2338 / 1995). The airport's operation was suspended in 2001 and, through a series of special dispensations which were implemented in preparation for the 2004 Olympic Games, a new institutional framework was developed in accordance with which Hellenikon was to become the second largest Olympic destination in Athens. A range of facilities were built in the area without any substantial provision for post-Olympic use, despite disagreements expressed by the local community, professional organizations and environmental organizations.

After the completion of the Olympic Games, several attempts were made to introduce the Olympic site into the real estate market, which, despite their failure, seem to have been laying the groundwork for the future development of the area. In this context, the Ministry of the Environment, Planning and Public Works (ΥΠΕΧΩΔΕ) presented a plan in 2007 which aimed to create a metropolitan park alongside residential development of much of the area and a motorway that would have linked it to the rest of the city (Figure 7). The implementation of this plan was intercepted by a wave of reactions which



accompanied demands that the whole area be designated a metropolitan park. The movement rallied the local community and the all the opposition political parties of the time. The outbreak of the financial crisis led to a redefinition of the central government's priorities in relation to Hellenikon, making the privatization of the area the primary goal, while a new institutional framework was created aiming at the area's intensive development.

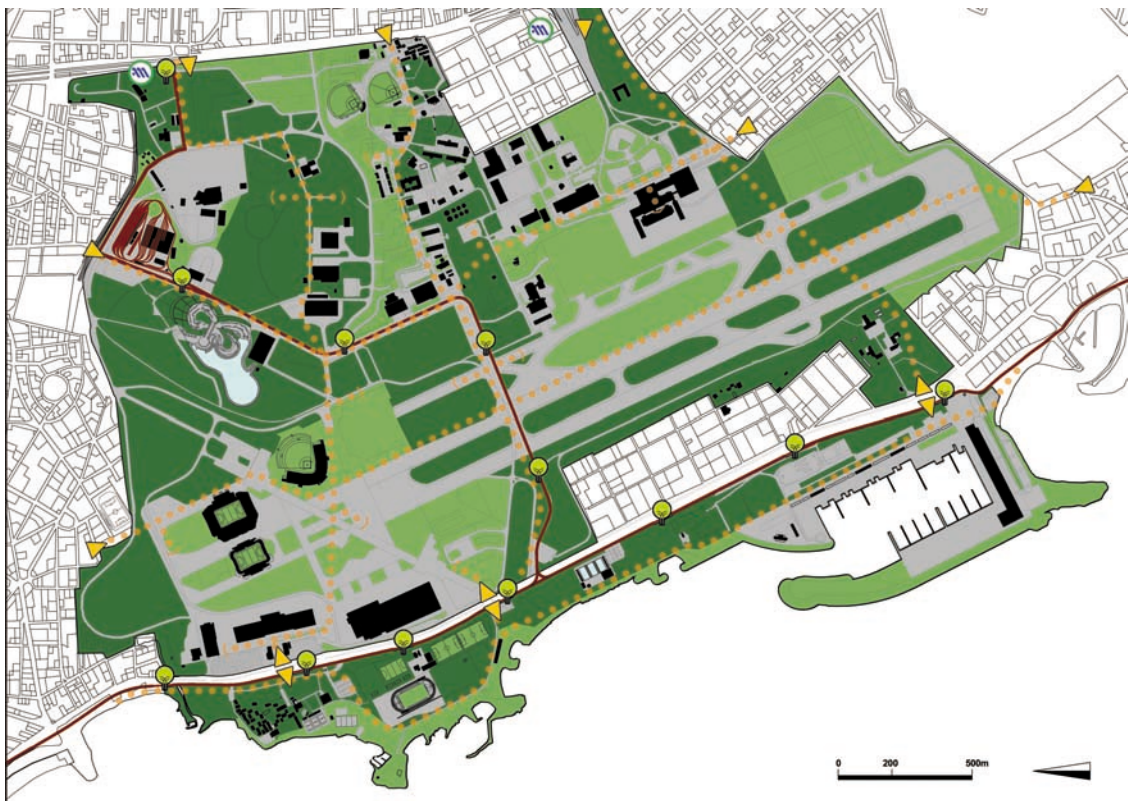
Below, some key points of the procedure which identify broader aspects of the changes in urban development of Greek cities are summarized.

From the rhetoric of “utilization” to that of "selling-out" public property.

The privatization of Hellenikon is accompanied by a wide range of economic, urban planning and social arguments which are shaped by the government, HRADF and the media. Apart from the general rhetoric about "the utilization of public property", "debt repayment" "job creation" and "economic development" in the case of Hellenikon arguments in relation to the contribution of the project to the country's GDP are underscored(ELIAMEP, 2012). The importance of the area is highlighted in terms of global real estate market as "the biggest fillet of Europe" or even "the Mediterranean" and compared to developed capitalist centers, such as Monaco, Central Park in New York (HELLENIKON SA, 2012) and the Franco-Italian Riviera (Samaras, 2012). The rhetoric that supports the project also includes arguments against the creation of the metropolitan park, such as "there are no resources for such a project," "the public sector cannot manage a large park", "there is insufficient planning documentation" and "the park will upgrade areas that are already advantaged". Not only is public opinion being manipulated in order to control the social resistance to privatization, but these arguments are being used to legitimize significant institutional changes and special regulations that favor private investors, while downplaying the public discussion of urban issues.

The creation of new decision-making and licensing procedures.

In September 2011 Hellenikon was transferred (YA187 / 6.9.2011, FEK2061B / 16.9.2011) to the HRADF, which then published an invitation to private investors interested in developing the area. Moreover, the government configured HELLENIKON SA (Ar.42, N.3943 / 2011), to administer, manage and utilize the area, giving it the opportunity to participate in any investment project that comes about. At the same time, the framework for the establishment of the "Hellenikon Office" within the Ministry of Finance was created, a “one-stop shop” responsible for approving of all required licensing for the investment (No. 6, N̄.4062 / 2012). Practically speaking, these services bypass and ultimately cancel out the institutional structures that were previously responsible for Hellenikon’s planning and decision making, such as the ORSA (The Organization for Urban Planning and Environmental Protection) and the local government. The results of this policy is that decisions can be made without any community participation or transparency, essentially resulting in “growth machines”



enmeshing political, economic and banking interests in the new development model for Hellenikon (and for the country in general).

The new decision-making structures are either directly or indirectly supported by foreign experts, whose neo-colonial logic, bring Greece "recipes" that have been applied in developing or former socialist countries, while overlooking important local features. In the case of Hellenikon, the involvement of foreign experts in HRADF consists of two observers representing the member countries of the Eurozone and the European Commission who oversee the procedures, as well as five international experts who are consulted on the approval of the Integrated Development Plan of the Metropolitan Destination Hellenikon-Agios Kosmas.

Figura 8: Plan de la disposición General para Hellinikon, Josep Acebillo 2011. (Fuente: Josep Acebillo (2011), Grecia de Hellinikon, modelo urbano estratégico)

It is also noteworthy that the configuration of the new institutional framework for Hellenikon was based on, among other things, an indicative general layout plan prepared at the invitation of Greek Prime Minister, by Joseph Acebillo, the Spanish architect who coordinated major renewal projects in Barcelona (Figure 8). At the same time, studies, projects and proposals which have been produced by government departments, local authorities, Greek universities and professional bodies on the utilization of the area were demonstratively ignored (Figure 9). Local associations and collectives, environmental organizations and citizens' initiatives, having been entirely excluded from decision-making processes, follow a strategy of open alliances with local authorities, scientific and professional bodies as well as political formations to construct a solid front against the privatization of Hellenikon, using all possible means (sporting, cultural and environmental activities, systematic projection of counter-proposals, litigation, occupation of premises, etc.) (Figure 10).

Exemptive measures to determine the "development identity" of public property being privatized.

In the case of Hellenikon, a special law was enacted which regulates land use and building codes for the Integrated Development Plan for the Metropolitan Destination Hellenikon-Agios Kosmas (N.4062 / 2012). According to this law, the area is targeted for intensive development, with high building densities and a wide range of land uses (residential, commercial, leisure, tourism, administration, infrastructure, etc.) through rapid and flexible procedures. Moreover, the institutional framework specifies the creation of a metropolitan park, which however will be neither public nor communal, while the beach and waterfront will cease to be public and accessible to all, as had been originally planned. Practically speaking, the new institutional framework for Hellenikon, and therefore the general planning structure will be carried out as follows: a) by circumventing environmental legislation and institutional land-use and building regulations, b) by ignoring Athens' urban master plan that at the time was under consideration (but was never enacted), c) by ignoring the proposals of local governments and local movements d) by eliminating the public nature of the beach and waterfront by selling it to investors.

Towards a new model of urban development: winners and losers

Although the “utilization of Hellenikon” plan is at a very early stage and description of its future impact is risky, it is clear that the conditions that have been configured promote large-scale investment and favor the global economic elite; while local communities and local productive forces are not only excluded, but will incur huge financial burdens and have to deal with the serious environmental impact.

Figura 9: propuesta del laboratorio entorno urbano NTUA 2010 (fuente: entorno urbano laboratorio NTUA)

According to the new institutional framework, the "success" of investments is guaranteed by the state. In the case of Hellenikon, the state is responsible for covering

the cost of relocating government services within the area and the cost of the necessary ancillary infrastructure (new roads, networks) which will be constructed as necessary (Ar.3, N.4062 / 2012). At the same time, the practice of including compensatory projects (e.g. parks and recreation areas, social housing, technical infrastructure) as compensation for the effects of large-scale construction is transformed into yet another new opportunity for investors which affords even more additional privileges (No.2, N. 4062 / 2012). Thus, according to the new institutional framework for Hellenikon, in order for the local community to reap some of the developmental benefits of the project it must agree to permit increased construction.

Moreover, instead of the small and medium scale Greek construction companies which dominated the market until the mid-90s, the HRADF's investment invitation targeted investment groups of international repute, which seem poised to become be the main players in urban development processes by implementing large-scale projects; something which in other countries, e.g. Spain, has already been happening consistently for decades. Also, the Hellenikon project, and all other large-scale projects promoted in Greece, target investors from abroad, particularly from outside the EU such as the Chinese, Russians and Arabs, who may thereafter take up long-term residence in Greece (No. 6, N.4146 / 2013). Finally, access to the beach waterfront - a constitutionally guaranteed right - will be controlled in the future by investors and therefore the people of Athens will be excluded from the city's waterfronts. In other words, apart from the environmental impacts of the project, Hellenikon is predicted to become a high income enclave, focused on consumption, which generates serious questions as to perpetuation of spacial segregation and social inequality within the city.

4. Conclusions

The study of plans for Port Vell in Barcelona and former Hellenikon airport in Athens highlight the vigorous promotion of a neoliberal urban development model that began in the 90s. This agenda took on escalating urgency after the outbreak of the crisis, which is directly related to the vital importance of land as a tool of escape from financial hardship. As shown by the examination of both examples, this agenda displays many commonalities in terms of procedures, format, tools, reason and the expected effects, despite significant differences between the two countries particularly in relation to the powers of local government and the role of the financial system in the urban development process, highlighting the multiplicity of local manifestations of neoliberalism.

A key element of the promoted model of urban development is the emphasis on large-scale development, the implementation of which has been facilitated because of the "emergency situation" that has transpired. The development of this agenda is based on the mobilization of a new cycle of land exploitation with emphasis on housing, tourism, consumption and infrastructure and it is promoted as a response to the crisis. Despite the fact that in Spain this model led to a real estate "bubble" that the current economic crisis is largely a result of. These developments are justified by emphasizing the dissemination of economic benefits from investment (the trickle-down effect) which are supposed to stimulate the urban economy and create new jobs. However, the wider social reconfiguration enacted mainly in relation to employment rights and exploitation of public property clearly flies in the face of the multiple "anticipated" benefits, both for local development and for the national economy.

Ensuring the implementation of these projects is based on a violent and rapid assault aimed at weakening planning procedures and deregulating and resetting the field. The elimination of existing spatial and environmental regulations promotes the increasing exploitation of land and abolishes the public character of communal and public spaces

for the benefit of large capital investment. In Greece's case, this process involves the transformation of the entire spatial planning system, while in Spain it focuses on individual, local arrangements to meet specific investment needs, thus reflecting differences in the structural features of both systems. The severe consequences of continuous depreciation of the government's role in urban development are not only linked to the effects of unilaterally aiding investment. This policy also means that the debate on both the purpose of investments and their implementation is transferred from the public sphere to central (in Greece) and local (in Spain) power centers that interact directly with groups of entrepreneurs and specialists, thus inhibiting participatory processes and raising important issues of democratic control and transparency, as well as environmental protection and especially social justice. The heightened concentration of power in these centers also raises important questions in relation to the influence of urban movements, local communities and collectives in the decisions about the city.

The flexibility in spatial and environmental regulations does not constitute the sole condition of this new cycle of land exploitation that has occurred as a response to the crisis in both countries. In addition, the transfer of common resources (public land and the public beach and waterfront in Hellenikon, the public nature of the harbor at Port Vell) to the private sector which is promoted through new management schemes, privatization, concessions and complex forms of exploitation is an aggressive process of "accumulation by dispossession" (Harvey, 2006). These new mechanisms and structures consolidate new forms of urban governance that tend to dominate by imposing market logic and decisions on the urbanization process.

The effects of this dominant urban development policy are multiple and complex. In the case of Spain, imposing the same recipe tested in the "bubble" period is expected to further embed the neoliberal urban development model that has exposed the country to serious social and environmental repercussions. In the case of Greece, the adoption of this policy implies the establishment of conditions for the arrival and involvement of international investment capital in the Greek real estate market and the promotion of

new large-scale complex urban developments, causing important transformations to the both the structure of Greek cities and the landscape, as well as to the terms and players active in the production of space, and to property ownership which has been largely based on the continuity of Greek postwar society.

Overall, it is possible to venture that the continuation and escalation of neoliberal restructuring that had begun to be implemented - to a varying degree and intensity between the two countries - before the crisis is visible, the only difference being that the impact of these structural changes on local communities are now emerging more clearly. The middle-class which constituted the main consumer group in the period before the crisis, is not only prevented from accessing or using the two large urban interventions when they are completed, but has become a source of cheap labor capable of providing high quality services to global economic elites who will enjoy new consumer experiences either in closed and completely controlled luxury enclaves, as specified in Hellenikon, or in a fully populated and zone of full surveillance as is planned for in section of Barcelona around Port Vell. In this context, important questions arise both in relation to new social-space disparities that are expected to emerge in Barcelona and Athens, as well as with the ability to configure, express and advocate for an alternative vision for the city that meets society's actual needs and demands.

References

Alemaný, Joan (1998), *El Port de Barcelona*, Βαρκελώνη: Lunwerg Editores.

Alemaný, Joan (2013), «Vecinos y académicos proponen un Port Vell marineru como alternativa a los Yates», *La Vanguardia* 15/02/2013

Balla, Evangelia, Mantouvalou, Maria, Vatavali, Fereniki (2007), «Housing production, ownership and globalization: social aspects of changes in Greece and Albania», στο *proceedings of Seminars of the Aegean 2007*: 33-43.

Blanco, Ismael (2009), «Does the ‘Barcelona Model’ really exist? Periods, territories and actors in the process of urban transformation», *Local Government Studies* 35(3): 335-349.

Brenner, Neil και Theodore, Nick (επιμ.) (2002), *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in North America and Western Europe*, Οξφόρδη: Blackwell Publishing.

Brenner, Neil, Theodore, Nik και Peck Jamie (2011), «Towards Deep Neoliberalization?», στο Kunkel, Jenny και Mayer Margit (επιμ.) (2011), *Neoliberal Urbanism and its Contestations: Crossing Theoretical Boundaries*, Νέα Υόρκη: Palgrave Macmillan: 27-45.

Brenner, Robert (2002), *The boom and the bubble: the US in the world economy*, Νέα Υόρκη: Verso.

Brenner, Robert (2006), *The economics of global turbulence: the advanced capitalist economies from Long Boom to Long Down-turn, 1945–2005*, Νέα Υόρκη: Verso.

Busquets, Joan (1999), *Spanish Waterfronts*, *Aquapolis* 3-4: 50-56.

Βαΐου, Ντίνα, Μαντουβάλου, Μαρία και Μαυρίδου, Μαρία (2000), *Urban restructuring in North America and Western Europe*, Οξφόρδη: Blackwell Publishing: 194-229 «Η μεταπολεμική ελληνική πολεοδομία μεταξύ θεωρίας και συγκυρίας», στα *Πρακτικά 2ου Συνεδρίου Εταιρείας Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας «Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949-1974»*, Βόλος, σελ. 25-37.

Casellas, Antònia (2006), «Las limitaciones del «modelo Barcelona». Una lectura desde Urban Regime Analysis», *Documents d'anàlisi geogràfica* 48: 61-81.

Cumbers, Andrew (2012), *Reclaiming public ownership: Making space for economic democracy*, Λονδίνο: Zed Books.

ΕΛΙΑΜΕΠ (2012), <http://www.eliamep.gr/events> (τελευταία πρόσβαση: 17/7/2013)
ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. (2012), <http://www.hellinikon.com/en/the-site/studies-to-scale> (τελευταία πρόσβαση: 17/7/2013)

Font, Antonio (1996), «Reforma del Port Vell de Barcelona. La explotación parasitaria de la centralidad urbana», *Urbanismo: revista oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid* 27: 32- 37.

Harvey, David (1981), «The spatial fix - Hegel, Von Thunen, and Marx», στο *Antipode* 13(3): 1-12.

Harvey, David (1989), «From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism», *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 71(1), «The Roots of Geographical Change: 1973 to the Present»: 3-17.

Klein, Naomi (2010 [2008]), *Το δόγμα του σοκ. Η άνοδος του καπιταλισμού της καταστροφής*, Αθήνα: Λιβάνης-Νέα Σύνορα.

Kunkel, Jenny και Mayer Margit (επιμ.) (2011), *Neoliberal Urbanism and its Contestations: Crossing Theoretical Boundaries*, Νέα Υόρκη: Palgrave Macmillan.

Landry, Charles (2008), *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*, Λονδίνο: Routledge.

Logan, John και Molotch, Harvey (1987), *Urban Fortunes. The political economy of place*, University of California Press.

López, Isidro και Rodríguez, Emmanuel (Observatorio Metropolitano) (2010), *Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)*, Μαδρίτη: Traficantes de Sueños.

Magrinyà, Francesc και Maza Gaspar (2005), «Tinglados de Barcelona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)», *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Βαρκελώνη: Universidad de Barcelona, 15 de julio de 2005, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-193.htm> (τελευταία πρόσβαση: 20/7/2013).

Mantouvalou, Maria (1980), *Production de longments et rapports de pouvoir*, Thèse de Doctorat, E.H.S.S.-Paris IV, Sorbonne.

Mantouvalou, Maria και Patrikios, George (2008), *Athens' narrative of regulation processes and models of urban growth*, paper presented in the 18th INURA meeting, Athens 3-10 October, <http://inura08.files.wordpress.com/2008/10/mantouvaloupa>

trikios-athens.pdf (τελευταία πρόσβαση: 24/11/2012).

Mantouvalou, Maria και Μαυρίδου, Μαρία (1993), «Αυθαίρετη δό- μηση: μονόδρομος σε αδιέξοδο», στο Δελτίο Συλλόγου Αρχι- τεκτόνων 7, Απρίλιος-Ιούνιος: 58-71.

Mantouvalou, Maria και Μπαλλά, Ευαγγελία (2004), «Μεταλλα- γές στο σύστημα γης και οικοδομής και διακυβεύματα του σχεδιασμού στην Ελλάδα σήμερα», στο Πόλη και Χώρος από τον 20ό στον 21ο αιώνα, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό, ΕΜΠ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, Αθήνα: 313-330.

Marina Port Vell (2011), Marina Port Vell - Press Conference at Monaco Yacht Show 2011, <http://www.youtube.com/watch?v=9mir30M2x2w> (τελευταία πρόσβαση: 20/7/2013).

Marina Port Vell (2013), Antoni Vives speech during Barcelona Nau- tical Cluster Press C o n f e r e n c e , http://www.youtube.com/watch?v=yunAUSRYtqs&feature=player_embedded (τελευ- ταία πρόσβαση: 20/7/2013).

Monclús, Francisco Javier (2003), «El "modelo Barcelona"¿una fór- mula original?.De la "reconstrucción» a los proyectos urba- nos estratégicos (1979-2004)», Perspectivas urbanas 3: 399- 421.

Moreno, Eduardo, Vázquez-Montalbán, Manuel και Garcia, Xavier (1991), Barcelona, cap a on vas? Diàlegs per a una altra Barcelona, Βαρκελώνη: Llibres de l'Índex.

Rodríguez, Emmanuel (2013), Hipótesis Democracia. Quince tesis para la revolución anunciada, Μαδρίτη: Traficantes de Sue- ños.

Sassen, Saskia (2001), The Global City: New York, London, Tokyo, Princeton University Press.

Smith, Neil (1996), The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City, Λονδίνο: Routledge.

Swyngedouw, Erik, Moulaert, Frank και Rodriguez, Arantxa (2002), «Neoliberal urbanization in Europe: Large-Scale Urban de- velopment Projects and the New Urban Policy», στο Bren- ner, N. και Theodore, N. (επιμ.), Spaces of neoliberalism.

Ζήφου, Μαρία (2012), «Η πολιτική σχεδιασμού του χώρου στην Ελ- λάδα στη συγκυρία της κρίσης: Μια κριτική θεώρηση», Πρα- κτικά του 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωρο- ταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 27-30 Σεπτεμ- βρίου 2012.

Ζήφου, Μαρία, Καλαντζοπούλου, Μαρία, Σαμαρίνης, Πασχάλης και Χατζήκωνσταντίνου, Ευαγγελία (2011), Σχεδιασμοί για το κέντρο της Αθήνας στη συγκυρία της κρίσης, [http:// encounterathens.files.wordpress.com/2011/05/ encounter_sxediasmos_teliko_14-5-2011.pdf](http://encounterathens.files.wordpress.com/2011/05/encounter_sxediasmos_teliko_14-5-2011.pdf) (τελευταία πρόσβαση: 20/7/2013).

Σαμαράς, Αντώνης (2012), Ομιλία Πρωθυπουργού, Αντώνη Σαμαρά, Προγραμματικές δηλώσεις της Νέας Κυβέρνησης, 6/7/2012 <http://www.primeminister.gov.gr/2012/07/06/9541> (τελευταία πρόσβαση: 20/7/2013)

Χάρβεϊ, Ντέιβιντ (2006 [2003]), Ο νέος ιμπεριαλισμός, Αθήνα: Καστανιώτης.

Χάρβεϊ, Ντέιβιντ (2007 [2005]), Νεοφιλελευθερισμός. Ιστορία και παρόν, Αθήνα: Καστανιώτης.

Χάρβεϊ, Ντέιβιντ (2011 [2010]), Το αίνιγμα του κεφαλαίου και οι κρίσεις του καπιταλισμού, Αθήνα: Καστανιώτης.

Χάρβεϊ, Ντέιβιντ (2013 [2012]), Εξεγερμένες πόλεις. Από το δικαίωμα στην πόλη στην επανάσταση της πόλης, Αθήνα: ΚΨΜ

ARTÍCULO 3

Comunes urbanos: de la gestión colectiva al derecho a la ciudad

Urban Commons: from the collective management to the Right to the city

Mauro Castro-Coma. Universidad Politécnica de Catalunya (UPC), Barcelona, España.

Marc Martí-Costa. Flacso-Ecuador, Quito, Ecuador.

Abstract: *Existe un creciente interés y una emergente literatura académica sobre los comunes y su aplicación en los estudios urbanos. Por un lado, destacan aquellas aportaciones que aplican en el ámbito urbano los estudios de Elinor Ostrom sobre las formas de autogestión de los Recursos Naturales de Uso Común. Por el otro, la literatura crítica sobre el neoliberalismo, las nuevas formas de acumulación por desposesión y sus resistencias en forma de movimientos sociales también han abordado los comunes en la ciudad desde diferentes perspectivas de origen marxista. En este trabajo se ordenan y se analizan las contribuciones de ambas aproximaciones, sus puntos críticos, así como sus posibles complementariedades para avanzar hacia una mejor conceptualización y una futura agenda de investigación sobre los comunes urbanos.*

Palabras clave: *teoría urbana, movimientos sociales, gestión urbana*

Abstract (english): *Exist a growing interest and an emerging academic literature about the commons and its application in urban studies. On the one hand, stand out those contributions that apply in urban areas, Elinor Ostrom studies on forms of self-management of the natural common pool resources. On the other hand, the critical literature on neoliberalism, new forms of accumulation by dispossession and their resistances in the form of social movements also have addressed the commons in the city from different Marxist perspectives. In this paper the contributions of both approaches are arranged and analyzed, as well as their critical points and possible complementarities to move towards a better conceptualization and a future research agenda on the urban commons.*

Key Words: *urban theory, social movements, urban management*

Abstract (Português): *Existe um interesse crescente e uma literatura acadêmica emergente sobre os commons e sua aplicação em estudos urbanos. Por um lado, destacam-se aquelas contribuições que aplicam nas zonas urbanas os estudos de Elinor Ostrom sobre formas de auto-gestão de recursos naturais comuns. Por outro lado, a literatura crítica sobre neoliberalismo, novas formas de acumulação por desapossamento e sua resistência na forma de movimentos sociais também abordaram a comuns na cidade a partir de diferentes perspectivas de origem marxista. Neste trabalho são classificadas e analisadas as contribuições de ambas abordagens, seus pontos críticos, bem como suas possíveis complementariedades para avançar para uma melhor conceituação e uma agenda de pesquisa futura sobre o commons urbano.*

Palavras-chave: *teoria urbana movimentos sociais gestão urbana*

Comunes y ciudad

Desde su aplicación a los recursos naturales y posteriormente a los recursos digitales, la mirada sobre los bienes comunes se está aplicando también al fenómeno urbano. La literatura, aunque reciente, es bastante amplia y destaca por la existencia de múltiples interpretaciones sobre qué se entiende por “común⁵⁹”, su aplicación al territorio urbano y sobre la gestión de la ciudad. Ante esta situación, consideramos necesario realizar una reflexión que evalúe las posibilidades y límites del marco teórico de los comunes como proyecto explícitamente urbano retomando dos de los principales caminos o “puntos de entrada” (Hess, 2008) transitados por la literatura especializada, teniendo en cuenta las numerosas conexiones transversales que existen entre ellos.

Así, como primer punto de entrada encontramos la denominada vertiente neo-institucionalista, cuya principal exponente es la politóloga estadounidense Elinor Ostrom, corriente que pone el acento en analizar los paradigmas institucionales y las normas de gobernanza de las que se dotan las comunidades para gestionar los llamados Recursos Comunes (RC) o de acervo común (common-pool-resources)⁶⁰. El segundo punto de entrada lo situamos dentro de la corriente Marxista que relaciona los comunes y su compleja interrelación con las prácticas socio-económicas de cercamiento, centrando su atención en las múltiples formas en que el proceso está siendo tanto implementado como resistido en el ámbito urbano.

El artículo se estructura de la siguiente manera: en el primer apartado abordaremos la

⁵⁹ Rápidamente nos podemos dar cuenta que alrededor de los “commons” hay un montón de ambigüedades y otros conceptos asociados que no son sinónimos entre sí, como el de riqueza común, recursos comunes, propiedad común, bien común, etc. De hecho, aún está en discusión cual es la traducción de “commons” más pertinente al castellano, ya sea “común”, “procomún” (sustantivo derivado de “provecho” y «común», y que significa «utilidad pública») o “bienes comunes”, Además, es un campo de estudio donde están convergiendo muchas disciplinas diferentes (filosofía, economía, economía política, sociología, ciencia política, ecología, etc), lo que complica aún más la clarificación conceptual. Interesante en este sentido mirar la compilación realizada por Hess: <http://dlc.dlib.indiana.edu/cpr/index.php>

⁶⁰ Ostrom entiende cómo “common-pool resource”: “natural or man-made resource system that is sufficiently large as to make it costly (but not impossible) to exclude potential beneficiaries from obtaining benefits from its use”. Debido a su mayor simplicidad nosotros preferimos traducir los “common-pool resources” como “Recursos comunes”.

literatura centrada en las formas de gobernanza de los RC y las importantes diferencias que existen entre los recursos naturales que Ostrom analiza y los recursos físicos, sociales y culturales que encontramos en el ámbito urbano. En un segundo apartado ponemos el foco de atención en aquellos autores que han vinculado las luchas por el común como respuesta a los cercamientos y a las lógicas de apropiación por desposesión en la ciudad neoliberal, muy próxima a la literatura sobre movimientos sociales urbanos y las luchas por el derecho en la ciudad. Por último, terminaremos con algunas conclusiones sobre la aportación al campo que produce el diálogo entre ambas aproximaciones.

Si bien la literatura en el ámbito de los comunes urbanos (urban commons) ha estado dominada hasta ahora desde el ámbito anglosajón (tal y como refleja la bibliografía utilizada), es importante destacar otras realidades, como la Latinoamericana, con una importante tradición en la temática de los bienes comunes y experiencias concretas de gran calado y relevancia social (véase entre otros a R. Gutiérrez, 2005; o Spronk y Webber; 2007)

La autogestión de los “recursos comunes urbanos”

Los trabajos de Elinor Ostrom (1990) sobre la gestión de los recursos naturales han sido de gran inspiración y guía para repensar las formas de gestión colectiva de los recursos urbanos de uso común. Desde una perspectiva basada en la racionalidad individual y colectiva, Ostrom analiza las críticas, los problemas y las posibilidades de la acción colectiva -ni estatal ni privada- para una gestión eficiente de los recursos naturales. Su contribución arranca con una crítica a la metáfora de la “tragedia de los comunes” popularizada por Garret Hardin (1968), muy próxima a las aportaciones de Olson sobre la lógica de la acción colectiva. Hardin señala como un recurso común que es abierto a todo el mundo⁶¹, terminará por degradarse porque cada individuo tenderá a

⁶¹ Hardin confunde recurso abierto (open acces), no regulado con un recurso de gestión común. Por el contrario, para Ostrom, el problema no es el recurso común per sé, sino la gobernanza de ese recurso.

maximizar su propio beneficio en detrimento del mantenimiento del recurso de forma colectiva, incluso cuando los beneficios de una estrategia colectiva fueran mayores.

Siguiendo esta argumentación, la única solución a esta “tragedia” sería la de establecer o bien un sistema de regulación basado en la propiedad privada y en el mercado, en el que cada individuo se responsabilice de su propiedad, o bien un sistema de control estatal, ya sea basado en la planificación o bien en la jerarquía. En cambio, Ostrom señala por un lado los costes, normalmente invisibilizados, que supone tanto de mantener la propiedad como privada (vallas, vigilancia, menos capacidad de rentabilizar las inversiones...) como los costes de control, mantenimiento y mejora continuada que también existen para una entidad externa como el Estado. Por otro lado, ilustra a través de una serie de casos concretos la viabilidad de la acción colectiva para la gestión de recursos comunes, siempre que se den una serie de condiciones que faciliten la gobernanza colectiva de ese recurso.

Recursos, comunidad y gobierno

Si nos centramos en el ámbito urbano, se detectan importantes diferencias en relación a los ejemplos de RC autogestionados investigados por Ostrom y los recursos comunes urbanos autogestionados por las propias comunidades en las ciudades. Tal y como analiza Hess al hablar sobre la literatura sobre los “nuevos comunes” (recursos compartidos que recientemente han evolucionado o han sido reconocidos como comunes), el término ha perdido conexión con los conceptos académicos sobre los recursos comunes tradicionales (RC) y ha pasado a ser definido de forma más forma abierta y expansiva - y por tanto más difusa analíticamente (Colding y Barthel, 2013)- sin limitarse a un tipo específico de bien económico (que cumple las características de rivalidad y no exclusividad) o un tipo de régimen de propiedad (Hess, 2008: 34).

Recursos

La primera cuestión es qué recursos existentes en la ciudad se pueden considerar como bienes comunes. La literatura diferencia los recursos comunes entre aquellos materiales (suelo, viviendas, infraestructuras, equipamientos, espacios públicos, espacios verdes) e inmateriales (información, conocimiento, creaciones culturales, cooperación, seguridad, etc.); los naturales (el agua, el aire, la riqueza de la tierra) de los artificiales (es decir, sociales, culturales o saberes colectivos); universales (cuyo acceso debe ser garantizado a todos y todas) o producidos localmente (con una comunidad de referencia); abundantes y escasos, etc...

En un intento de concretar, Efrat Eizenberg (2012) denomina “los comunes realmente existentes” para referirse a aquellos recursos compartidos en entornos urbanos gobernados por regímenes de propiedad común, es decir, arreglos institucionales que no suponen ni la administración del Estado ni la propiedad privada sino que están basados en la autogestión de una comunidad local. Esta autora cita como ejemplos los jardines comunitarios de Nueva York, cooperativas de trabajadores y experiencias de propiedad colectiva de vivienda destinada y administrada por poblaciones urbanas pobres. Otros autores se refieren a estos mismos ejemplos como “comunes vecinales” (Hess 2008) para incidir en la capacidad de proteger, preservar, gestionar, etc. recursos locales a partir de comunidades próximas a el recurso. De todas formas, la revisión de la literatura existente muestra una amplia variedad a la hora de hacer referencia a este tipo de recursos urbanos, cada uno con sus particularidades en relación al régimen de propiedad y a su gestión. Casos de estudio habituales son jardines y huertos comunitarios (Foster, 2006; 2011; Fernandez y Burch, 2003; Sheldon, 2010), los mercados callejeros (Parker y Johansson, 2011), parques y otras instalaciones recreativas (Matisoff y Noonan 2012) y espacios públicos más en general (Getachew, 2008; Low y Smith, 2006; Cooper, 2006), casas ocupadas (Hodkinson y Chatterton, 2006), cooperativas de viviendas (Saegert y Benitez 2005), o incluso las comunidades cerradas (Lee y Webster, 2006; Le Goix y Webster, 2006; Colding 2011) entre otros.

También hay autores que incluyen como recursos compartidos aspectos más

inmateriales como el de la seguridad, abordando por ejemplo, como la comunidad se organiza para prevenir la criminalidad en una área determinada de la ciudad (Bennett, Holloway y Farrington, 2006; Wagenaar and Soeparman, 2004). En una escala mayor, ha habido tentativas de conceptualizar las infraestructuras básicas que posibilitan la vida en la ciudad como comunes urbanos (Frischmann, 2005; 2006; Bravo de Moor, 2008). Los ejemplos van desde los sistemas de distribución de agua (Bakker, 2007; Wutich, 2009), infraestructuras portuarias (Selsky y Memon, 1997), de carreteras (Blomkvist y Larsson, 2013), de electricidad (Byrne et al, 2009; Lambing, 2012) o de recolección y tratamiento de desechos (Post y Baud, 2003; Cavé, 2013), los ecosistemas naturales en la ciudad (Svendsen y Campbell, 2008) o incluso los sistemas de regulación del suelo (Porter et al., 2011; Salingaros, 2010). Debido a su importancia como facilitadores de la vida urbana y a la complejidad de su gestión, suelen ser las instituciones públicas a las que se apela para la provisión, cuidado y mantenimiento de estos recursos ya sea de forma directa (Sofoulis y Williams, 2008) o bien utilizando formas híbridas de co-gestión o co-producción con la sociedad civil (McShane, 2010).

Esto introduce la *cuestión de la escala*: existen recursos que pueden estar sujetos a formas de gestión local por parte de comunidades claramente delimitadas (y por lo general de dimensiones reducidas) y existen comunes (por ejemplo, el espacio público o las infraestructuras colectivas) que tienen como referencia comunidades mucho más amplias, que necesitan una gestión más abierta y no propietaria y que deben pensarse, por tanto, en términos de acceso incluyente y de una participación expansiva.

En suma, qué es un recurso común urbano y qué no es una cuestión abierta, contextual y sobre todo política: como veremos a continuación, un recurso común es un recurso común cuando existe una comunidad que lo reclama como tal.

Comunidad

Tal y como puso de relieve Ostrom, los comunes, más allá de ser considerados

simplemente como unos recursos (el software, el agua o el espacio público) con unas características concretas (rivalidad en el consumo y no excluyentes en el acceso), deben venir acompañados de una comunidad activa que los gestiona dotándose de unas normas compartidas. El común no debe ser interpretado en base a sus características intrínsecas, como un tipo particular de activo, cosa o recurso sino que se definen en relación al sujeto (por tanto, como una relación social) en el contexto localizado de una comunidad. Más complicado es definir qué entendemos como comunidades en el ámbito urbano.

En los casos más exitosos que describe Ostrom, las comunidades que cuidan del recurso y hacen sostenible su uso son, aún con excepciones, más bien pequeñas, con lazos fuertes y normas compartidas estables. La descripción de este tipo de comunidades resuena más a sociedades rurales y tradicionales que no aquellas sociedades urbanitas, caracterizadas por sus múltiples asociaciones temporales entre extraños basadas en el interés.

A menudo el barrio se ha conceptualizado como el espacio intermedio entre lo rural y lo urbano, entre lo doméstico y la metrópoli, entre lo privado y lo institucional. Desde un aspecto funcional, el barrio también significara la unidad mínima de reproducción social de la ciudad, un espacio donde satisfacer, a través de diferentes espacios de sociabilidad, recursos y equipamientos, las necesidades básicas de autoabastecimiento, socialización, educación o salud cotidiana. Ligado a este último punto, el barrio también ha sido analizado como el espacio de organización política, ya sea por las resistencias a los procesos de gentrificación (Smith, 2002), por las reivindicaciones de servicios y equipamientos urbanos (Castells, 1977) o simplemente como espacio de participación en el gobierno y las políticas locales. En este contexto barrial, la comunidad ya no se entiende como un grupo más bien cerrado y homogéneo sino que se resignifica como colectividades plurales pero con una serie de intereses y necesidades compartidas a partir de la proximidad⁶². Estos factores, como son la proximidad residencial y la cierta dependencia de determinados recursos compartidos hacen el barrio un espacio urbano

⁶² Siempre teniendo en cuenta que la proximidad residencial no tiene porque generar vecindad (en el sentido de apoyo mutuo o de comunidad).

especialmente propicio para desarrollar experiencias de gestión colectiva de recursos comunes urbanos.

Sin embargo, diferentes autores han señalado también la diversidad de características que pueden tener este tipo de comunidades en el ámbito urbano. Pueden ser exclusivas o integradoras; regresivas o progresistas (Kohn, 2004; McCarthy, 2005) pueden referirse a un pequeño grupo de usuarios, a un vecindario entero o a grupos que operan en el espacio digital (Foster, 2011; Blomley, 2008) y pueden ser sedentarias o temporales. En cualquier caso son organizaciones sociales que lejos de la idea de comunidad homogénea y de corte esencialista. Se fundamentan en el hacer común, es decir en la propia acción de gestionar y democráticamente gobernar recursos comunes.

En cualquier caso, ya sea una comunidad de base barrial o de otro tipo, está claro que: a) aunque se generen a partir de “formas similares de propiedad colectiva, estas tienen (tal y como sucede con la naturaleza elitista y excluyente de los condominios cerrados) efectos sociales y políticos muy diferentes” (Kohn, 2004; 10); b) la debemos entender de una forma mucha más abierta, inestable y con menos dependencia del recurso que en los casos exitosos que analiza Ostrom. En los recursos comunes urbanos normalmente la subsistencia de los “apropiadores” no depende únicamente de la explotación del recurso, lo que tiene importantes consecuencias en las motivaciones para mantener el recurso o para controlar a los otros usuarios⁶³. Esto no quiere decir que los usuarios no obtengan ningún tipo de beneficio (ya sea económico, social o político), pero el beneficio es mucho más indirecto por lo que otras motivaciones (fundamentalmente cívicas o políticas) más allá de la propia subsistencia, deben estar presentes. Esto implica que el cálculo de costes y beneficios difícilmente se puede medir a partir de la perspectiva del *homo economicus* subyacente en la teoría Ostromiana. El mismo Olson (1965) reconocía que su teoría basada en la racionalidad económica no funcionaba demasiado bien para estudiar a las organizaciones filantrópicas, comunales y religiosas.

⁶³ En palabras de Ostrom “Because the individuals involved gain a major part of their economic return from the CPRs, they are strongly motivated to try to solve common problems to enhance their own productivity over time”

Gobierno local

Por último, apuntar la relación entre los recursos comunes urbanos y el gobierno, en este caso, especialmente el gobierno local. En su trabajo Ostrom ya reconoce la importancia de los gobiernos en legitimar y en reducir los costes de la acción colectiva. En el ámbito urbano, el rol del gobierno aún adquiere más protagonismo por diferentes razones (Foster, 2011): la primera es que es muy difícil encontrar espacios en el que el gobierno local no tenga la propiedad o bien al menos un cierto control regulatorio sobre los recursos. En segundo lugar, porque aquellas comunidades de gestión colectiva a menudo no cumplen las condiciones ideales, por lo que el papel facilitador y legitimador del Estado adquiere aún más importancia en el funcionamiento óptimo del recurso. Foster (2011) realiza el símil de la “tragedia de los comunes” en la ciudad cuando el gobierno local se desresponsabiliza de algunas de sus funciones de regulación y los bienes comunes empiezan a degradarse por la sobreexplotación o el mal uso por parte de los usuarios. Es lo que la autora denomina “decadencia regulatoria⁶⁴”: “Para decirlo de forma sencilla: la decadencia regulatoria se refiere al marcado declive en el cumplimiento de las normas o a un aumento de la tolerancia hacia el cumplimiento de las normas por parte de los usuarios del espacio público (...) el concepto de decadencia regulatoria hace referencia al declive en la gestión o el control de los recursos comunes en los que las autoridades públicas tienen la autoridad formal para gobernarlos” (2011: 67). La autora no entra en las causas de esta decadencia más allá de apuntar una posible insuficiencia financiera o bien un exceso de demanda por parte de la población usuaria. Es sin duda una perspectiva muy naif sobre el gobierno local, su capacidad de agencia, sus constreñimientos o los intereses que lo guían en cada momento.

En los casos de gestión colectiva analizados por Foster (huertos urbanos, cuidado de parques públicos, coaliciones para el desarrollo local y patrullas ciudadanas para la seguridad), el rol que otorga al gobierno local es sobretodo el de dar apoyo, por ejemplo

⁶⁴ Traducción propia de “regulatory slipperage”

reduciendo los costes de involucrarse en experiencias de acción colectiva, desincentivando los “gorriones⁶⁵”, etc. Así, clasifica las diferentes experiencias de comunes urbanos según el grado de “apoyo” del gobierno local. Este apoyo vendría determinado sobre todo por las variables endógenas de la comunidad (por ejemplo si hay lazos fuertes el apoyo del gobierno local sería menos necesario).

Estos elementos de alguna manera hacen referencia a uno de los principios que garantizan una gobernanza sostenible de los recursos comunes según la clásica lista de Ostrom. Sin embargo, tal y como destaca entre otros De Angelis: “la obra de la historia nos muestra que el reconocimiento de la autodeterminación de la comunidad por parte de autoridades de alto nivel (como el Estado) se gana a menudo a través de la lucha” (De Angelis, 2003; 220).

La economía política de los comunes

En la segunda parte de este artículo vamos a movernos a un terreno diferente retomando aportaciones que más allá de evaluar si el resultado de la gestión colectiva de recursos comunes es considerado trágico o no, estudian el fenómeno en su relación (antagonista) con el capital, situando esta relación como uno de los campos centrales del conflicto y la resistencia en el capitalismo contemporáneo.

El planteamiento o hipótesis, compartida por autores que podríamos situar dentro de la corriente neo-marxista o de un Marxismo heterodoxo, es la siguiente: la estrategia de acumulación en el Neoliberalismo y la forma-rentista que adopta el beneficio bajo la hegemonía del capital financiero, se asemejan bastante al proceso de cercamiento o

⁶⁵ Aquí nos referimos al conocido como el problema del gorrón o "free rider": el hecho de que un individuo pueda usar el bien aun sin haber contribuido a su provisión debido a la dificultad de exclusión

*enclosures*⁶⁶ de los campos comunales descrito por Marx en “la llamada acumulación primitiva”. (véase entre otros De Angelis, 2001; Federici, 2004; Hardt y Negri, 2011; Hardt, 2010; Marazzi, 2009; Vercellone, 2009; Harvey, 2004; Heynen y Robbins, 2005).

En 1990, el mismo año en que Ostrom publicaba su *Governing the Commons*, el colectivo editorial *Midnight Notes Collective*, acuñó el término de los 'Nuevos Cercamientos' (“New Enclosures”) para referirse al proceso de privatización espectacular y sin precedentes que estaba teniendo lugar a lo largo y ancho del planeta desde mediados de 1970 en adelante como resultado del giro neoliberal global (*Midnight Notes Collective*, 1990).

En la misma línea, David Harvey recupera y adapta la noción de acumulación primitiva de Marx bajo el epígrafe de “acumulación por desposesión” (2003) para describir este nuevo cierre de los campos comunales como fórmula para superar los problemas de sobre-acumulación. Refiriéndose a este retorno de la acumulación primitiva, Negri y Hardt insisten en que esta no puede ser leída simplemente como un proceso de apropiación de recursos físicos, sino que debe ser considerada como un proceso de usurpación de “la productividad del trabajo vivo” (Hardt y Negri, 2009). Zizek (2009) por su parte, define 4 antagonismos fundamentales que constituyen la principal y actual amenaza a los comunes: la catástrofe ecológica, el funcionamiento de los regímenes de propiedad privada (pone como ejemplo las patentes y la propiedad intelectual), los desarrollos tecno-científicos (especialmente la biogenética) y la emergencia de nuevas formas de “apartheid” (muros, vallas y fronteras).

Los “nuevos cercamientos” de la ciudad neoliberal

⁶⁶ Arcaísmo asociado al capítulo fundacional del capitalismo y “desenterrado” recientemente es el de “enclosure” o cercamiento. El término hace referencia a los protocolos legales que supusieron la expulsión de los campesinos de los campos comunales y su transformación en parcelas de propiedad privada tal y como sucedió con gran parte de las tierras comunales en la Inglaterra del siglo XVIII y XIX. Marx, lo describe como uno de los diferentes métodos “sangrientos” que conforman el “pecado original” que permitió la acumulación de capital y trabajo necesaria para la transición al capitalismo, proceso conocido como acumulación primitiva o originaria

A pesar de este creciente reconocimiento de la utilidad de las teorías de la acumulación primitiva marxistas para entender la actual fase neoliberal del desarrollo capitalista, diversos autores han destacado su alto nivel de abstracción y la poca concreción empírica, la falta de investigación sobre la dinámica particular que la desposesión y los cercamientos asumen en la escala urbana (Hart, 2004, Hodkinson, 2012) así como la relativa ausencia de investigación sobre las prácticas contemporáneas de “comunalización urbana” (Byrne y Bresnihan, 2014).

Recientemente ha aflorado una nueva línea de producción académica que entronca con la teoría urbana crítica pero con una mirada renovada, que vincula las aportaciones de los teóricos Marxistas de la acumulación primitiva con los trabajos sobre el neoliberalismo en las ciudades provenientes de la geografía crítica y la sociología urbana (véase Jeffrey et al., 2012; Vasudevan et al., 2008; Hodkinson, 2012; Blomley, 2008).

Estos autores, recuperan el concepto de “cercamiento” para referirse al proceso de “neoliberalización” de las ciudades para poner en el centro no sólo lo que se entiende coloquialmente por privatización -la transferencia de activos públicos al ámbito privado- sino también una multiplicidad y diversidad de actos, que van desde privatización/financiarización del espacio urbano y la mercantilización de la vida urbana, a la polución, la exclusión, el desplazamiento o el levantamiento literal de cercas y muros.

Stuart Hodkinson, describe los “cercamientos” urbanos no “sólo una metáfora de la política urbana contemporánea...sino el modus operandi del urbanismo neoliberal basado en a) Identificar nuevas salidas urbanas para reiniciar el ciclo de acumulación; b) Controlar el espacio urbano, ya sea en su valor de uso como en su valor mercantil; c) Impedir cualquier espacio o forma de sociabilidad que ofrezca un medio de reproducción (alejado de la lógica de la producción de las mercancías) que suponga un desafío a las relaciones sociales capitalistas (Hodkinson, 2012: 505).

Podemos ordenar las diferentes perspectivas en tres grandes bloques: a) aquellas que se centran en los procesos de fragmentación, privatización y securitización de los espacios urbanos, b) aquellos enfoques que amplían la escala abordando las dinámicas gentrificadoras como procesos de cercamiento por parte del capital de barrios enteros, y finalmente, c) aquellos que abordan las "externalidades negativas" de modelos de acumulación basados en un uso intensivo de los activos territoriales (polución, agotamiento recursos y homogeneización), entendiendo la ciudad como el soporte de otros comunes que sobre ella se asientan.

En primer lugar, observamos como la literatura ha utilizado el concepto de cercamiento para hacer referencia a la expansión e intensificación de cercas, muros, fronteras o fortificaciones que privatizan y mercantilizan los espacios públicos anteriormente abiertos y accesibles en favor de determinadas élites urbanas 'desplazando' y 'excluyendo' a los pobres urbanos de la ciudad. Alex Jeffrey, Colin McFarlane y Alex Vasudevan (2012) analizan esta proliferación de arquitecturas de seguridad como "la forma más rudimentaria y geográficamente evidente de cercamiento". Como ejemplos citan las Zonas Económicas Especiales (ZES) o los barrios o condominios cerrados ("gated communities") donde las clases más favorecidas por el proceso de globalización se aíslan del resto de la ciudad generando hábitats protegidos. De alguna manera, todos estos procesos pueden recordar a los cercamientos y expulsión de los campesinos de los campos comunales de los inicios del capitalismo: vallado, mercantilización y privatización de la tierra, expulsión de las clases populares (en este caso, de los centros históricos) para poner la tierra al servicio de usos más lucrativos y la transformación de los derechos comunes - como puede ser el derecho al espacio público - en derechos privados.

Otro ejemplo citado en la literatura como cercamiento urbano y que mantiene fuertes paralelismos con las dinámicas que dieron pie a la formación histórica de la clase obrera es el de la gentrificación (Smith 2002; Atkinson, 2000) concepto que sintetiza una serie

de procesos encaminados a la reconquista de espacios centrales a través del encarecimiento de la vivienda y los servicios del barrio, y que generan, entre otros elementos, el desplazamiento (directo e indirecto) de la población previa y una erosión de las redes sociales de las clases populares. (Blomley, 2008). En este sentido, el proceso de cercamiento no solo hace referencia a los intentos corporativos de controlar, privatizar y comercializar el espacio público sino que se amplía a los recursos generados por la vida urbana: la cultura, el patrimonio, el capital simbólico, los estilos de vida, etc.

Harvey (2012), da un buen ejemplo de la inversión de “la tragedia de Hardin⁶⁷” cuando describe la gentrificación como ejemplo paradigmático de cómo por excesiva deferencia a la propiedad privada y al interés individual, se produce una degradación y mala gestión de un recurso común: “Como mejor son las cualidades comunes que un grupo social crea, más probable es que estas sean apropiadas por intereses privados maximizadores de beneficios... y una vez que el mercado ha hecho su trabajo destructivo, no sólo los residentes originales han sido desposeídos de ese común que habían creado (a menudo forzados a abandonar el barrio por el aumento de alquileres), el común en sí mismo llega a ser tan devaluado que es irreconocible” (Harvey, 2012: 78).

Tal y como lo reconoce entre otros Sandro Mezzadra haciendo referencia a la literatura que aborda la política de desarrollo “Neo-extractivista” en países de Latinoamérica, la extracción no sólo sucede en reservas naturales o áreas indígenas rurales sino que las ciudades también son objeto de operaciones de extracción en base a la desposesión social de bienes comunes urbanos a partir de procesos como la gentrificación. No solo la comunidad se ve desposeída del común que ha producido (en este caso, el particular ecosistema urbano, el ambiente, la diversidad, etc.) debido al aumento de los precios del suelo y de las viviendas, sino que los efectos banalizantes y homogeneizantes del mercado suponen un agotamiento de este particular ecosistema urbano. (Mezzadra, 2009).

⁶⁷ Respondiendo a Hardin, Monbiot (1994) sugiere que la tragedia de los comunes se convirtió en la tragedia de su desaparición.

A su vez, el término cercamiento es utilizado por ciertos autores para analizar los proyectos de demolición y reconstrucción de zonas urbanas degradadas como favelas o barrios de chabolas, al ser considerado como un término analíticamente más robusto que el de 'gentrificación' al permitir vincular (tanto conceptual como políticamente) las luchas contra los desplazamientos en el norte y en el sur global. (Ghertner, 2014).

Por último, junto al proceso de vallado (literal o metafóricamente), el desplazamiento y la absorción de la riqueza colectiva en beneficio de determinados sectores productivos y especulativos, el proceso de cercamiento ha sido utilizado como marco para abordar la degradación de recursos comunes y la contaminación sobre entornos compartidos, lo que los economistas denominan como las externalidades negativas del mercado: “Lo que el mercado considera externalidades incidentales, la narrativa de los bienes comunes lo considera como una agresión a la comunidad” (Bollier, 2002: 49).

Utilizando el caso español durante los años que duró el último boom inmobiliario (1993-2007) como ejemplo ilustrativo, los estudios del Observatorio Metropolitano (2007; 2011; 2013) describen de forma detallada como un modelo basado en la propiedad inmobiliaria, los ciclos patrimoniales y la masiva construcción de infraestructuras se desarrolla necesariamente sobre la materialidad del territorio a partir de una sustracción constante y un uso intensivo de los activos naturales comunes. Según los autores, esta “colonización del territorio” supone que recursos que pertenecen a toda la colectividad, como el litoral, el aire, el suelo urbano o el agua entre otros, experimenten problemas de sobreexplotación y contaminación que ponen en peligro su sostenibilidad: “muchos recursos comunes están siendo privatizados y mercantilizados porque las corporaciones ven forraje barato o gratuito para la máquina voraz del mercado...al mismo tiempo, representan un barato y conveniente basurero – un lugar para deshacerse de todas las externalidades desagradables que las empresas no quieren a internalizar en sus estructuras de costos” (Observatorio Metropolitano, 2013: 28).

En resumen, mientras que para visiones de corte neoclásico, el cercamiento es sin duda un sinónimo de aumento de la productividad o rentabilidad ante la supuesta inestabilidad inherente en los régimen de propiedad colectiva (Hardin, 1968; Lee and Webster, 2006), desde estas perspectivas representa una lógica que subyace a diversas dinámicas y cambios sociales no deseados que se producen en las metrópolis contemporáneas impulsadas por la lógica expansiva del capitalismo de libre mercado (véase Jeffrey et al., 2012; Vasudevan et al., 2008; Hodgkinson, 2012; Blomley, 2008).

Es precisamente en los intersticios del proceso de privatización de los comunes urbanos que deben situarse procesos actuales clave de transformación político-económica urbana, de neoliberalización y financiarización. Esto se ha vuelto más acuciante a la luz de los procesos extraordinarios de desposesión que se están desarrollando a raíz de la fusión de la crisis financiera con el conjunto de medidas de austeridad y rectitud fiscal (Notes, M. 2009).

Aunque la fuerza evocadora del término ha proporcionado una potente metáfora sobre la expansión del poder empresarial en la ciudad, esta concepción tan laxa y difusa⁶⁸ ha generado debate sobre su validez analítica y explicativa (Chazkel y Serlin, 2011; De Angelis, 2003; Harvey, 2013).

Reclamar el derecho a la ciudad a través de afirmar lo común

Hasta ahora hemos contemplado las ciudades como lugares privilegiados de la "acumulación por desposesión"(Harvey, 2003) bajo el Neoliberalismo. Sin embargo, también son y han sido espacios de fricciones y resistencia, terrenos altamente

⁶⁸ Tal y como nos recuerda De Angelis la literatura actual no ofrece mucho en términos de clasificación sistemática de los diferentes mecanismos a través de los cuales operan los cercamientos, y menos aún, en el caso específico de los cercamientos urbanos. A su vez, tal y como nos recuerda David Harvey al referirse a las gated communities, la dinámica comunes-cercamiento no puede ser leída de forma simplista y lineal sino que el contexto debe tenerse en cuenta, ya que lo que se considera un común en un contexto puede llegar a ser una propiedad privada en otra y viceversa.

disputados llenos de luchas cotidianas y de luchas explícitamente políticas que han sido identificadas y leídas bajo el prisma de los comunes, “el afuera” (the outside) de los cercamientos (De Angelis 2004).

Desde que el colectivo Midnight Notes (1990) o autores como Naomi Klein, en el influyente “Reclaiming commons” (2001), describieron el ciclo de luchas global iniciado a principios de los noventa (el denominado movimiento anti o alter Globalización) como una batalla para “recuperar los bienes comunes” y “reclamar el control de aquello que estaba siendo privatizado”- se inició un debate emergente en los estudios urbanos críticos que da cuenta de la creciente importancia de los comunes por parte de los movimientos políticos. (véase De Peuter y Dyer-Witheford, 2010; McCarthy, 2005; De Angelis, 2003; Caffentzis, 2010, Fattori 2013; Hardt y Negri, 2009; o Stravides 2011 para una revisión).

David Harvey argumenta que la acumulación por desposesión ha dado lugar a una gran variedad de luchas que muestran una serie de características nuevas al no tener lugar en la fábrica sino en la ciudad y no estar lideradas por la clase trabajadora sino por un amplio espectro de movimientos sociales y de la sociedad civil. El autor retoma una idea que ya sugirió Henri Lefebvre en su momento al abordar las raíces urbanas del movimiento del 68. El capital ha salido de los muros de la fábrica y el territorio ha devenido “la fábrica social”. Este hecho otorga un papel cada vez más primordial a las luchas urbanas como fuente de resistencia al capitalismo desplazando a las luchas proletarias. Hardt y Negri, van en una línea parecida cuando describen: “la metrópoli es a la multitud lo que la fábrica era a la clase obrera” (2009; 250). De este modo, y simplificando, mientras las luchas “obreras” están orientadas a conseguir mejoras en las condiciones laborales, las movilizaciones contra la desposesión están orientadas a reclamar y recuperar los bienes comunes como condición que posibilita la vida en la gran fábrica social que es la ciudad.

En su último libro Ciudades Rebeldes (2012), Harvey analiza la importancia de la

dimensión urbana en el ciclo de luchas que comenzó en 2010-11 en Tahir, en la plaza Syntagma, en el parque Gezi, en las acampadas de los indignados del 15M y cómo los comunes urbanos — en particular, las calles, plazas y parques de las ciudades— se convierten en el principal lugar de resistencia y reivindicación. Harvey, a su vez, destaca los actos de ocupación y re-apropiación del espacio público y cómo estas acciones colectivas generada en el crisol de la vida urbana pueden ser leídas como un acto de “comunalización”, al transformar estos lugares (la plaza Syntagma en Atenas, la Plaza Tahrir en el Cairo, el parque Gezi en Estambul, el parque Zuccotti en Nueva York) en un común urbano reformulando su gestión a partir de bases colectivas y desafiando la forma como el espacio público urbano es controlado y administrado: “poner los cuerpos humanos en este lugar [plazas, parques y calles], convierte el espacio público en un común político, un lugar para el debate y la discusión abierta sobre las maniobras del poder...Las plazas Syntagma en Atenas, Tahrir en El Cairo y de Catalunya en Barcelona eran espacios públicos que se convirtieron en un bien común urbano cuando la gente se reunió allí para expresar sus opiniones políticas y proclamar sus reivindicaciones (2012: 161).

Inspirados en esta noción de Harvey de re-apropiación de la condición urbana como un común y a partir de un estudio etnográfico sobre los “indignados del 15M” en España, Corsin y Estalella (2014) describen como las plazas (campamentos urbanos temporales que recrean "ciudades en miniatura") hostigadas por la privatización de su uso y por el autoritarismo y las prohibiciones, emergieron como un común urbano a partir de la organización asamblearia en el espacio público y distribuida y rizomática en la red, conformando un nuevo modo de “hacer o estar-en-común” (2014: 15). Salingaros (2010) ha descrito esta forma social creada en las propias prácticas de hacer común bajo el término urbanismo P2P o Persona-a-Persona (peer-to-peer en sus siglas en inglés), donde aplica las ideas y las prácticas de los movimientos del software libre a diferentes comunidades en la ciudad que generan formas alternativas de acceder, producir y valorar el espacio urbano a partir de lógicas de código abierto y cooperación social “para definir un espacio urbano para su uso por la gente” (Salingaros, 2010; 26).

Stravides define estas “comunidades en movimiento” o “comunidades-en-el-hacer” como “comunidades, creadas en una sociedad en movimiento a través de las actividades catalíticas de los movimientos sociales urbanos” (Stravides, 2011; 3). Estas organizaciones sociales están lejos de la idea de comunidad homogénea y de corte esencialista de las comunidades rurales o a los lazos sociales de la familia extensa, ya que, según el autor, se fundamentan en el hacer común, es decir aparecen a raíz de la movilización y la acción colectiva y se constituyen en la propia acción de gestionar y democráticamente gobernar recursos comunes: “la comunidad se desarrolla a través de commoning, a través de actos y formas de organización orientadas hacia la producción del común. (Stravides, 2011; 5).

Aquí es importante destacar lo siguiente: es precisamente esta práctica social de comunalización, la que convierte bienes, servicios y espacios públicos, desde una plaza a la educación pública, en recursos comunes. Esto va en la línea con lo que plantea Peter Linebaugh (2008) cuando convierte el nombre (bienes comunes) en verbo (“commoning”) para destacar como lo común, más allá de un objeto o recurso físico (RC), no puede existir sin el acto de comunalización, es decir, sin la acción de una determinada comunidad que decide defender y administrar un recurso de manera colectiva. En este sentido, los comunes no sólo presuponen una comunidad sino que son producidos en la lucha.

Un buen ejemplo de esto lo podemos extraer de los trabajos del geógrafo Nicolas Blomley (2007, 2008). En uno de sus artículos (Blomley, 2008) el autor destaca la continua apelación que hace una comunidad de vecinos a la propiedad colectiva de su barrio (“Woodwards Belongs To Us”) como forma de enfrentarse a un proceso de regeneración “agresivo” y poner límites al derecho exclusivo de los promotores inmobiliarios y a su capacidad para desplazar a las poblaciones pobres. El desafío a la capacidad del estado y del capital para sostener su duopolio en las tareas de provisión de servicios o planificación urbana es lo que permite al autor leer la movilización como un común urbano. A su vez, la movilización ha sido particularmente activa contra la

apropiación de las ciudades por los intereses privados a partir de la interpelación y defensa de lo urbano como un común, afirmando principios de acceso, participación y sostenibilidad; principios que se encuentran en el corazón de la lucha por los comunes. Aquí, lo común, lejos de considerarse como experiencias aisladas de pequeñas comunidades que gestionan recursos, emerge y se presenta como una idea filosófico-política que se articula mediante el lenguaje de los derechos: derecho a la propiedad colectiva (de la ciudad) en contraposición a la ciudad como agregación de derechos de propiedad privada (Lockeana⁶⁹). Esta concepción de los derechos que subyace en la práctica de hacer y reclamar el común, permite conectar con la literatura que aborda las luchas por “Le droit à la ville”, concepto acuñado por Lefebvre para abordar las movilizaciones del mayo Francés (Lefebvre 1989). En este sentido, destaca la introducción de elementos clave ausentes en muchas investigaciones Neo-institucionalistas, como por ejemplo, la centralidad de cuestiones éticas o el papel clave de la contestación política - "los comunes no son tanto algo que encontrado como producido" (Blomley 2008, 320).

Por otro lado, tenemos a los autores de lo que se conoce como el ámbito de la autonomía Marxista Italiana o del post-operaismo, como Hardt y Negri (2009). Estos autores, sitúan la cuestión de “lo común” o “la producción de lo común” como un elemento central en el “capitalismo cognitivo” y como éste asume una doble condición antagónica: es tanto el plano de la autonomía como de la captura capitalista (Hardt and Negri 2009, Roggero, 2010; Pasquinelli, 2008; Vercellone, 2009). Por un lado, el territorio mismo, la metrópolis y no ya la fábrica, es considerado la base de la innovación social, de la “producción biopolítica” al ser la fuente y el espacio de lo común “de la gente viviendo junta, compartiendo recursos, comunicando, intercambiando bienes e ideas” (Negri y Hardt, 2011:133). Esta riqueza producida socialmente se ve subsumida por el capital principalmente, a través de diferentes mecanismos financieros y del control y la apropiación de las rentas urbanas beneficiado

⁶⁹ La propiedad es un atributo absoluto del propietario (ya sea individual o institucional) que le confiere (a éste) la capacidad de decidir sobre un objeto, o en este caso (los derechos exclusivos sobre) el uso y explotación de la ciudad.

a ciertos sectores dominantes dentro de la economía de la ciudad (turismo, inmobiliario, financiero).

Las visiones de estos autores, amplían la definición de los comunes de los estudios Neo-institucionalistas (que se refieren siempre a “pequeñas comunidades de usuarios”) hasta abarcar todos aquellos recursos o bienes, espacios y formas de socialidad en la ciudad que son colectivas (“son de todos”) tanto en términos de propiedad (“la riqueza heredada”) como de producción (“los productos y resultados del trabajo individual y colectivo”) y que forman la base para promover la vida productiva de la metrópolis y satisfacer las necesidades básicas. Por tanto, más allá de reivindicaciones específicas para gestionar algunos recursos comunes concretos de forma colectiva, según estos autores, una “democracia de lo común” se basa en generar instituciones que permitan gestionar democráticamente la producción o riqueza colectiva. Las luchas por “el común”, por tanto, apuntan hacia una crítica “general” a las dicotomías público-privado, es decir, al Neoliberalismo y a sus privatizaciones, así como al papel del sector público y su falta de democracia y transparencia.

En resumen. Observamos como el concepto de los bienes comunes es cada vez más móvil, ampliando más allá de su significado original de un recurso físico para encontrar aplicación como una vía de análisis de los conflictos urbanos y la contestación política como resultado de la extensión del urbanismo neoliberal. Sea expresado en términos ideológicos o supongan una respuesta pragmática a necesidades materiales (Byrne y Bresnihan, 2014), sean procesos de autogestión, como movimientos de defensa y reapropiación de derechos (Observatorio Metropolitano, 2013), esta forma social creada en las propias prácticas de hacer común articula una crítica al urbanismo neoliberal, al desafiar la lógica hegemónica de la propiedad privada así como el funcionamiento y el papel de las instituciones públicas. Tal y como nos recuerda Chatterton, “el común urbano y las prácticas y las relaciones sociales que lo respaldan, se han convertido en la más pura expresión del tipo de política necesaria para una mayor justicia en la ciudad... Al mismo tiempo un acto defensivo y un acto productivo contra los cercamientos y las

opresiones” (Chatterton; :627).

Conclusiones

Aunque términos como “cercamiento” (enclosures) o bienes comunes (commons) han sido asociadas normalmente a épocas pasadas, estas nociones "extrañas y arcaicas", estas han experimentado un resurgido interés en los últimos tiempos por parte de movimientos sociales y diferentes académicos de variadas disciplinas.

En este artículo hemos explorado dos aproximaciones a la literatura sobre los comunes y sus derivadas en los estudios urbanos (cuadro 1). En la primera hemos aplicado la perspectiva sobre la gestión colectiva de bienes comunes en la ciudad, muy influenciada por los trabajos de Elinor Ostrom sobre las condiciones para desarrollar una gestión colectiva eficaz de determinados recursos naturales. En este sentido, hemos destacado la especificidad urbana a la hora de aplicar esta perspectiva en la ciudad: 1) la naturaleza y diversidad propia de los recursos urbanos, que son socialmente construidos; 2) el tipo de comunidades que se generan en el ámbito urbano, mucho más abiertas y fluctuantes, y su relación con el recurso (menos dependiente) y, finalmente, 3) el papel de del gobierno local en la regulación de estos recursos.

Estas apreciaciones no invalidan de ningún modo la posibilidad de que en el ámbito urbano existen comunidades que autogestionan recursos urbanos de una forma sostenible aumentando las externalidades positivas en términos de creación de capital social local y de revitalización de la ciudad en su conjunto.

Epistemológicamente, mucho trabajo teórico sobre la gobernanza de los “Common Pool Resources” toma en cuenta que el mundo está poblado por individuos racionales maximizadores de utilidad y, desde ahí, se preguntan bajo qué condiciones es posible y socialmente eficiente el funcionamiento de un régimen de propiedad común (véase, por ejemplo, Ostrom, 1990; 2005; Ostrom et al., 1994). Frente a esta perspectiva basada en

el individualismo metodológico, las corrientes neomarxistas recuperan la matriz histórica de los bienes comunes contextualizando el análisis en el marco de las relaciones de poder capitalista. En este sentido, *los comunes* no son solo una rica variedad más o menos exitosa de modelos de gestión de recursos sino que *lo común* aparece como un concepto central para la comprensión de las bases de la producción de la riqueza social y de los modos de acumulación en el capitalismo contemporáneo, siendo por tanto fundamental abordar el proceso de “cercamiento” que se produce en la ciudad.

Lo interesante de esta perspectiva a la hora de analizar los comunes urbanos es entender el contexto estructural en el cuál se sitúan las tensiones respecto al control de los recursos urbanos. Así, además de entender los comunes urbanos como un recurso, una comunidad y un conjunto de normas que regulan su gestión colectiva como lo hacen las perspectivas más institucionalistas, se introduce el tema del conflicto, la politización e incluso la reclamación de derechos que van más allá de la propio recurso en sí.

Esta lectura más compleja de los comunes urbanos nos permite a su vez introducir otros factores para intentar explicar, entre otras cuestiones, los efectos negativos que algunos comunes pueden producir más allá de sus fronteras o la sostenibilidad de las prácticas en el ámbito urbano. Si observamos únicamente la comunidad que conforma una Comunidad residencial cerrada (Gated community) sin tener un abordaje complejo, no podremos abordar, por ejemplo, el vínculo que existe entre el crecimiento de este tipo de productos inmobiliarios con la extinción de otros recursos comunes ligados históricamente a la ciudad como puede ser la esfera pública; ni tampoco evaluar sus efectos sociales negativos como el fomento de la división y de la segregación social o como favorecen la mercantilización de recursos como la seguridad (Kohn, 2004). Por otro lado, como hemos apuntado, la menor dependencia directa para la subsistencia de los comuneros urbanos en relación a los recursos que gestionan rebaja los incentivos para mantener la acción colectiva de forma continuada, por lo que son necesarios otros incentivos tanto individuales como colectivos para sostener su gestión colectiva.

Cuadro 1.

Perspectivas Neo-institucionalistas y Neo-Marxistas a los comunes urbanos

	Neo-institucionalistas	Neo-marxistas
¿Qué se entiende por comunes?	<p>Arreglos institucionales para la gestión de los llamados Recursos de Uso Común (Common Pool Resources - CPR- en inglés).</p> <p>Son bienes de alta rivalidad y de difícil exclusión</p>	<p>Más énfasis en lo común (entendido como los procesos de producción y distribución de la riqueza) que en los bienes comunes. Término más genérico.</p> <p>Se enfatiza la centralidad de los comunes en las resistencias al capitalismo (dialéctica comunes/ cercamientos).</p> <p>Importancia del "commoning" (Bienes comunes como prácticas políticas)</p>
¿Cómo se entiende la ciudad?	<p>Un espacio donde se comparten recursos que implican retos en su gestión, mantenimiento y acceso.</p>	<p>Espacio de producción biopolítica de la riqueza social. (la metrópolis es la fábrica).</p> <p>Espacio de antagonismo en relación a los cercamientos.</p>
Papel del estado	<p>Desregulador / facilitador</p>	<p>Al servicio del capital: Estado neoliberal // Biopoder</p>
Gobernanza	<p>Prácticas organizacionales internas a la comunidad.</p> <p>Identificación de principios de diseño (design principles). Tendencia normativa a la gobernanza democrática</p>	<p>No sólo organización interna sino también conflictos con actores externos a esta comunidad; instituir, reclamar, proteger.</p>
Ejemplos	<p>Huertos urbanos; jardines comunitarios; programas de vigilancia vecinal; mercados callejeros; parques e instalaciones recreativas; cooperativas de vivienda...etc.</p>	<p>Resistencias contra la privatización de lo urbano, luchas barriales contra la gentrificación; Movimiento global Occupy, prácticas de autogestión (vivienda, cultura, cuidados, salud, educación)...etc.</p>
Autores referencia	<p>Ostrom (1990), Foster (2008, 2011), Hess (2008), Eizenberg (2012)</p>	<p>De Angelis,(2004), Collective, M. N. (1990), Federici (2004), Harvey (2012), Hardt & Negri (2011), Hodgkinson (2012).</p>
Criticas	<p>Falta perspectiva macro: restricción a la escala local/barrial.</p> <p>Falta perspectiva sistémica: no aborda las relaciones con otras instituciones sociales o la inserción en procesos históricos más amplios (por ej, neoliberalismo)</p> <p>Tiene poco en cuenta cuestiones relacionadas con el poder, la desigualdad o la justicia territorial. Necesidad de problematización de quien tiene acceso y quien no.</p>	<p>Definiciones más abstractas y poco operacionales; falta de estudios empíricos.</p> <p>Papel del estado simplemente como desregulador o al servicio de intereses de clase.</p>

Fuente: Elaboración propia

En este sentido apuntamos dos aspectos que deben ser incorporados para el estudio de la sostenibilidad de los comunes urbanos. En primer lugar, la politización de los participantes en la defensa de un bien común que se considera amenazado por las lógicas privatizadoras actúa como un mayor elemento motivacional para sostener las prácticas comunales (aunque también puede ser un elemento desmotivador cuando las perspectivas de éxito son escasas). En segundo lugar, las perspectivas institucionalistas nos aportan mayor complejidad al estudio del gobierno local, entendido no solamente como un instrumento per sé facilitador de los intereses de la burguesía local, estatal o internacional, sino también como posible facilitador de las prácticas cooperativas. Aunque desde las perspectivas neo-marxistas la crítica de la forma del estado moderno es un requisito fundamental para cualquier proyecto político radical democrático, autores como Harvey han abordado la relación entre los comunes y el Estado intentando complejizar el análisis al abordar cómo por encima de una cierta escala se requiere algún tipo de estructura de estado así como reivindicar su papel como redistribuidor de la riqueza. Aunque las prácticas de autogestión pueden favorecer modos más democráticos de participación a nivel local, el papel del estado no puede ser ignorado. En esta línea se hace necesario explorar las alianzas comunales-estatales que se puedan desarrollar en cada contexto y ámbito en particular ampliando lo que se considera como público más allá de lo estrictamente estatal.

El diálogo entre ambas trayectorias reconstruyen los bienes comunes urbanos como espacios políticos que aglutinan tanto los procesos de cercamiento y las prácticas de resistencia como las diferentes experiencias de gestión colectiva que se producen alrededor de éstos. No podemos reducir los comunes urbanos a las experiencias de gestión colectiva en la ciudad ni a los movimientos urbanos de defensa de lo público. El estudio de los comunes urbanos bajo la perspectiva compleja que hemos desarrollado en este artículo requiere de una nueva agenda política y de investigación para el estudio de aquellas prácticas sociales y comunitarias que desbordan lo estatal y se rebelan contra las formas de mercantilización y privatización de la vida urbana para hacer efectivo el derecho colectivo a la ciudad.

Bibliografía

Atkinson, R. (2000). The hidden costs of gentrification: Displacement in central London. *Journal of housing and the built environment*, 15(4), 307-326.

Bakker, K. (2007). The “Commons” Versus the “Commodity”: Alter-globalization, Anti-privatization and the Human Right to Water in the Global South. *Antipode*, 39(3), 430-455.

Bailey, S., & Mattei, U. (2012). Social Movements as Constituent Power: The Italian Struggle for the Commons. *Indiana Journal of Global Legal Studies*.

Bennett, T., Holloway, K. and Farrington, D.P., (2006). Does neighborhood watch reduce crime? A systematic review and meta-analysis. *Journal of Experimental Criminology*, 2(4), pp. 437-458.

Blomley, N. (2007). Making private property: enclosure, common right and the work of hedges. *Rural History*, 18(1), 1.

Blomley, N. (2008). Enclosure, common right and the property of the poor. *Social & Legal Studies*, 17(3), 311-331.

Blomkvist, P., & Larsson, J. (2013). An analytical framework for common-pool resource-large technical system (CPR-LTS) constellations. *International Journal of the Commons*, 7(1), 113-139.

Bollier, D. (2002) The Healing Logic of the Commons en bollier.org/healing-logic-commonse

Byrne, J., Martinez, C., & Ruggero, C. (2009). Relocating Energy in the Social

Commons Ideas for a Sustainable Energy Utility. *Bulletin of Science, Technology & Society*, 29(2), 81-94.

Brenner, N, Theodore, N., Peck, J., & (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas Sociales*, 66.

Bravo, G., & Moor, T. D. (2008). The commons in Europe: from past to future. *International Journal of the Commons*, 2(2), 155-161.

Bresnihan, P., & Byrne, M. (2014). Escape into the City: Everyday Practices of Commoning and the Production of Urban Space in Dublin. *Antipode*.

Caffentzis, G. (2010). The Future of 'The Commons': Neoliberalism's 'Plan B' or the Original Disaccumulation of Capital?. *New Formations*, 69(1), 23-41.

Castells, M (1977). *Movimientos Sociales Urbanos*. Madrid: Siglo XXI

Cavé, Jérémie. (2013) "Urban solid waste in southern countries: from a blurred object to common pool resources." *Final program* 436.

Collective, M. N. (1990). Introduction to the new enclosures. *Midnight Notes*, 10, 1-9.

Colding, J., & Barthel, S. (2013). The potential of 'Urban Green Commons' in the resilience building of cities. *Ecological Economics*, 86, 156-166.

Colding, J. (2011). Creating incentives for increased public engagement in ecosystem management through urban commons. *Adapting Institutions: Governance, Complexity and Social-Ecological Resilience*, 101-124.

Cooper, D. (2006). "Sometimes a Community and Sometimes a Battlefield": from the

Comedic Public Sphere to the Commons of Speakers' Corner." *Environment and Planning D: Society and Space* 24(5):753-775.

De Angelis, M. (2003). Reflections on alternatives, commons and communities. *The Commoner*, 6, 1-14.

De Angelis, M. (2004). Separating the doing and the deed: Capital and the continuous character of enclosures. *Historical Materialism*, 12(2), 57-87.

De Peuter, G., & Dyer-Witheford, N. (2010). Commons and cooperatives. *Affinities: a journal of radical theory, culture, and action*, 4(1).

Eizenberg, E. (2012). Actually existing commons: three moments of space of community gardens in New York City. *Antipode*, 44(3), 764-782.

Fattori, T. (2013). From the Water Commons Movement to the Commonification of the Public Realm. *South Atlantic Quarterly*, 112(2), 377-387.

Fernandez, M., & Burch, W. (2003). Cultivating Community, Food, and Empowerment: Urban Gardens in New York City. Project course paper.

Federici, S. (2004). *Calibán y la bruja: Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Madrid: Traficantes de Sueños, 2004.

Federici, S. (2011). Feminism and the Politics of the Commons. *The Commoner*, 24.

Frischmann, B. M. (2006). An economic theory of infrastructure and commons management. In *American Law & Economics Association Annual Meetings* (p. 18). bepress.

- Frischmann, Brett M. (2005) Infrastructure Commons; Mich. St. L. Rev. 121
- Foster, S.R., (2006). City as an Ecological Space: Social Capital and Urban Land Use, The. Notre Dame L.Rev., 82, pp. 527
- Foster, S.R.,(2011). Collective Action and the Urban Commons. Notre Dame Law Review, 87.
- Getachew, D.(2008) “A Tragedy of the “Urban Commons””? A case study of two Public Places in Addis Ababa”. Disponible en http://iasc2008.glos.ac.uk/conference%20papers/papers/K/Kassa_12450_1.pdf
- Ghertner, D. A. (2014). India’s urban revolution: geographies of displacement beyond gentrification. *Environment and Planning A*, 46(7), 1554-1571.
- Harvey, D. (2004). *El nuevo imperialismo* (Vol. 26). Ediciones Akal.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: from the right to the city to the urban revolution*. London: Verso.
- Hardt, M. (2010). ‘The common in communism’, in *Rethinking Marxism*, 22(3)
- Hardt, M., & Negri, A. (2011). *Commonwealth: El proyecto de una revolución del común* (Vol. 64). Ediciones AKAL.
- Hardin, G. (1968). "The Tragedy of the Commons". *Science* 162 (3859): 1243– 1248
- Heynen, N., & Robbins, P. (2005). The neoliberalization of nature: Governance, privatization, enclosure and valuation. *Capitalism Nature Socialism*, 16(1), 5-8.

Hess, C., (2008). Mapping the new commons, 12th Biennial Conference of the International Association for the Study of the Commons, Cheltenham, UK, July, 2008, pp. 14–18.

Hernández, I. L., & López, E. R. (2010). *Fin de ciclo: financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)*. Traficantes de Sueños.

Hodkinson, S., & Chatterton, P. (2006). Autonomy in the city? Reflections on the social centres movement in the UK. *City*, 10(3)

Hodkinson, S. (2012). The new urban enclosures. *City*, 16(5), 500-518.

Jeffrey, A., McFarlane, C., & Vasudevan, A. (2012). Rethinking Enclosure: Space, Subjectivity and the Commons. *Antipode*, 44(4), 1247-1267.

Klein, N. (2001). Reclaiming the commons. *New Left Review*, 81-89.

Kohn, M. (2004). *Brave new neighborhoods: The privatization of public space*. Routledge.

Laming, J. (2012). "Electricity Commons – Toward a New Industrial Society" in: David Bollier & Silke Helfrich: "[The Wealth of the Commons: A World Beyond Market & State](#)"; Levellers Press, 2012

Linebaugh, P. (2010). Enclosures from the bottom up. *Radical History Review*, 2010(108), 11-27.

Low, S. and Smith, N. (Eds.) (2006) *The Politics of Public Space*. Oxford: Routledge.

Le Goix, R., & Webster, C. (2006). Gated communities, sustainable cities and a tragedy of the urban commons. *Critical Planning*, 13(summer 2006), 41-64.

Lee, S., & Webster, C. (2006). Enclosure of the urban commons. *GeoJournal*, 66(1-2), 27-42.

Metropolitano, O. (2007). Madrid:¿ la suma de todos? Globalización, territorio, desigualdad. *Energía*, 18, 19-300.

Metropolitano, O. (2011). *La crisis que viene: algunas notas para afrontar esta década*. Madrid: Traficantes de Sueños

Metropolitano, O. (2013). *Paisajes devastados después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis* (pp. 313-354). Traficantes de Sueños.

McShane, I. (2010). Trojan Horse or Adaptive Institutions? Some Reflections on Urban Commons in Australia*.

McCarthy, J. (2005). Commons as counterhegemonic projects. *Capitalism Nature Socialism*, 16(1), 9-24.

Marazzi, C. (2009). La violencia del capitalismo financiero. En *La gran crisis de la economía global: mercados financieros, luchas sociales y nuevos escenarios políticos* (pp. 21-62). Madrid Traficantes de Sueños

Matisoff, D., & Noonan, D. (2012). Managing contested greenspace: neighborhood commons and the rise of dog parks. *International Journal of the Commons*, 6(1), 28-51.

Saegert S and Benitez L (2005) Limited equity housing cooperatives: Defining a niche in the low income housing market. *Journal of Planning Literature* 19(4):427–239

Salingaros, N. A. (2010). P2P URBANISM.

Smith, N. (2002). New globalism, new urbanism: gentrification as global urban strategy. *Antipode*, 34(3), 427-450.

Sheldon, J. L. (2010). Community gardens: best practices across urban America (Doctoral dissertation, California State University, Sacramento).

Spronk, S., & Webber, J. R. (2007). Struggles against Accumulation by Dispossession in Bolivia The Political Economy of Natural Resource Contention. *Latin American Perspectives*, 34(2), 31-47.

Ostrom, E., 1990. *Governing the commons: The evolution of institutions for collective action*. Cambridge University Press.

Olson, Mancur (1965). *The Logic of Collective Action. Public Goods and the Theory of Groups*, Cambridge: Harvard University Press

Svendsen, E., & Campbell, L. K. (2008). Urban ecological stewardship: understanding the structure, function and network of community-based urban land management. *Cities and the Environment (CATE)*, 1(1), 4.

Pasquinelli, M. (2008). *Animal spirits: A bestiary of the commons*. NAI Publishers.

Parker, Peter & Johansson, Magnus (2011) The uses and abuses of Elionor Ostrom's concept of commons in urban theorizing. Presented at International Conference of the European Urban Research Association (EURA) 23 - 25 Junio 2011, Copenhagen

Porter, Libby, et al. (2011) "Informality, the Commons and the Paradoxes for Planning:

Concepts and Debates for Informality and Planning Self-Made Cities: Ordinary Informality? *Planning Theory & Practice* 12.1: 115-153.

Post, J., and I. Baud. (2003). "Between markets and partnerships: urban solid waste management and contributions to sustainable development?." *Global Built Environment Review* 3.1 46-65.

Roggero, G. (2010). Five theses on the common. *Rethinking Marxism*, 22(3), 357-373.

Stavrides, S. (2011, draft). Brazilian Urban Movements "Re-inventing" the City as Collectively Produced "Common"

Stavrides, S. (2012). Squares in Movement. *South Atlantic Quarterly*, 111(3), 585-596.

Sofoulis, Z., & Williams, C. (2008). From pushing atoms to growing networks: Cultural innovation and co-evolution in urban water conservation. *Social alternatives*, 27(3), 50-57.

Selsky, J. W., & Memon, P. A. (1997). Urban port development conflicts: towards managing an amenity commons.

Swyngedouw, E. (2013) Where is the political? Insurgent mobilizations and the incipient 'return of the political'. Forthcoming in: *Space and Polity*

Vasudevan, A., McFarlane, C., & Jeffrey, A. (2008). Spaces of enclosure. *Geoforum*, 39(5), 1641-1646.

Vercellone, C. (2009). Crisis de la ley del valor y devenir renta de la ganancia. Apuntes sobre la crisis sistémica del capitalismo cognitivo. En *La gran crisis de la economía global*, (63-98) Editores: Madrid : Traficantes de Sueños

Wagenaar, P. y Soeparman, S. (2004) "Coping with the Dilemma of Common Pool Information Resourcing: Integrating Information Domains in the Dutch Police." *Information Polity* 9(3/4):181-192.

Wutich, A. (2009). Water scarcity and the sustainability of a common pool resource institution in the urban Andes. *Human Ecology*, 37(2), 179-192.

Zizek, S. (2009). How to begin from the beginning. *New Left Review*, (57), 43-56.

ARTÍCULO 4

Comunes urbanos y cercamientos en la ciudad neoliberal

El caso del Port Vell

Mauro Castro

Abstract

Tanto la temática de los “comunes urbanos” como de los “nuevos cercamientos” han recibido atención académica en los últimos años. Un debate y campo de estudio en evolución que ha impulsado las fronteras de la teoría urbana de manera importante. El objetivo general del artículo es el de ahondar en la discusión sobre el significado y la forma de los nuevos cercamientos urbanos y su relación con la desposesión y creación de comunes urbanos a partir de un estudio de caso: la reforma del frente marítimo de Barcelona y en especial el proyecto de conversión del Puerto Ciudadano (Port Vell) en “el mejor puerto de yates de super-lujo del mediterráneo”. Se concluirá resaltando cómo el concepto de común urbano ofrece nuevas perspectivas sobre la acción colectiva, la gestión y la gobernanza sostenible de ciertos recursos públicos en entornos urbanos.

Palabras clave: Comunes urbanos, Nuevos cercamientos, Neoliberalismo, Puertos.

I. INTRODUCCIÓN

Desde su aplicación a los recursos naturales y posteriormente a los recursos digitales, la perspectiva teórica de los comunes ha comenzado a aplicarse en los últimos años también al fenómeno urbano, al territorio y a la gestión de la ciudad. Este debate ha crecido con fuerza como una vía de análisis de los conflictos urbanos provocados por la apropiación de los recursos comunes de la sociedad, resultados de la extensión del urbanismo neoliberal.

A partir de un estudio de caso en profundidad sobre la reconversión del Puerto Ciudadano de la ciudad (Port Vell) en una exclusiva marina para yates de súper lujo, el artículo se plantea dos objetivos; por un lado quiere contribuir a ampliar el debate sobre los comunes urbanos. La teorización de lo urbano como un 'común' ha recibido hasta ahora una atención incipiente en el campo de la investigación académica. Gran parte de la literatura sobre los bienes comunes tiende a centrarse en los recursos naturales y ha sido bastante limitada en términos de considerar geografías socialmente producidas como las ciudades como parte integrante de los bienes comunes (para una argumentación en esta línea ver Castro y Martí., 2015).

Por otro lado, se pretende profundizar en la reciente discusión teórica sobre los nuevos cercamientos y su relación con los bienes comunes, centrándola sobre el espacio urbano y específicamente sobre la ciudad neoliberal. Es precisamente en los intersticios del proceso de privatización de los comunes urbanos, que deben situarse algunos procesos clave de transformación político-económica urbana, de neoliberalización y financiarización. Esto se ha vuelto más acuciante a la luz de los procesos extraordinarios de desposesión que se están desarrollando a raíz de la fusión de la crisis financiera con el conjunto de medidas de austeridad y rectitud fiscal.

En la última parte de este artículo abordaremos cómo nuevos movimientos políticos urbanos han sido particularmente activos contra la usurpación del espacio público por

intereses privados. A manera de conclusión se resaltarán una nueva forma de interpelación y defensa de lo urbano como un común, afirmando principios de acceso, participación y sostenibilidad; principios que se encuentran en el corazón de la lucha por los comunes.

II. CERCAMIENTOS URBANOS EN LA CIUDAD NEOLIBERAL

Algunos de los autores más influyentes en la literatura sobre bienes comunes han basado gran parte de sus investigaciones en evaluar el proceso de privatización y cercamiento del dominio público (Benkler, 1999), de la cultura (Lessig, 2004) y del conocimiento (Boyle, AÑO), del agua (Swyngedouw, AÑO) o más en general de la naturaleza (CITA). Con todo, de acuerdo con Vasudevan et al (2008, 1644) y Hodkinson (2012, 501) ha habido pocos intentos de abordar la dimensión espacial de estos fenómenos, así como de articularlos con la extensa literatura que trata el proceso de neoliberalización de las ciudades. De acuerdo con Hodkinson (2012), este es un problema agravado por la falta de diálogo entre los teóricos marxistas de la acumulación primitiva y los geógrafos urbanos críticos que investigan el neoliberalismo en la escala urbana.

Recientemente, y en un intento de dar respuesta a estas cuestiones, una serie de autores han vinculado las aportaciones de los teóricos marxistas de la acumulación primitiva con los trabajos sobre el neoliberalismo en las ciudades provenientes de la geografía crítica y la sociología urbana para explicar fenómenos de mercantilización y privatización de la tierra, expulsión de las clases populares de los centros históricos y la transformación de los derechos comunes en derechos privados, como puede ser el derecho al espacio público. A su vez, reinterpretan fenómenos ampliamente teorizados desde los estudios urbanos críticos como la multiplicación de controles espaciales y de dispositivos de vigilancia, la aparición de nuevos espacios cerrados y privatizados para

el consumo de las elites y las corporaciones o la privatización de servicios públicos y de las infraestructuras colectivas como dinámicas contemporáneas de desposesión y cercamientos del capital sobre los espacios y recursos comunes de la ciudad (véase Jeffrey et al., 2007, A. Vasudevan et al. 2008; Blomley, 2004 Harvey, 2012; Hodkinson, 2012).

Situándose en esta coyuntura el objetivo de este artículo es doble, primeramente vincular las aportaciones del urbanismo neoliberal con lo que las teorías sobre los nuevos cercamientos de los comunes pueden aportar para complementarla. Y simultáneamente, aplicar este marco analítico a las transformaciones en el frente marítimo y urbano de Barcelona durante las últimas décadas. Consideramos que el punto de cruce entre los estudios del urbanismo neoliberal y la teoría de los comunes puede ser sumamente enriquecedor y guarda aún potencialidades para explotar en el análisis de la ciudad neoliberal.

Al aproximarnos a las definiciones que da la literatura al fenómeno de los cercamientos urbanos observamos como se trabaja con una definición muy elástica del concepto y que abarca situaciones muy heterogéneas generadas por la extensión del urbanismo neoliberal. Stuart Hodkinson, describe los “cercamientos” urbanos no “sólo una metáfora de la política urbana contemporánea...sino el modus operandi del urbanismo neoliberal basado en a) Identificar nuevas salidas urbanas para reiniciar el ciclo de acumulación; b) Controlar el espacio urbano, ya sea en su valor de uso como en su valor mercantil; c) Impedir cualquier espacio o forma de sociabilidad que ofrezca un medio de reproducción (alejado de la lógica de la producción de las mercancías) que suponga un desafío a las relaciones sociales capitalistas (Hodkinson, 2012: 505).

Como hemos señalado en trabajos previos (Castro, Martí, 2016) los estudios han tendido a focalizarse en tres ejes o modalidades en los que estos cercamientos se hacen efectivos.

En primer lugar, aquellos que abordan los cercamientos como un proceso de privatización entendida en sentido amplio. Desde la venta de activos de propiedad pública a entidades privadas, hasta la desregulación del planeamiento, o la multiplicación de concesiones para la gestión de recursos urbanos.

En segundo lugar, aquellas modalidades que diversos autores han abordado en relación a los procesos de fragmentación espacial de la ciudad neoliberal como son la privatización del espacio público, la multiplicación de comunidades residenciales y comerciales cerradas o la acentuación de procesos de segregación socioespacial a partir de procesos de gentrificación, etc

Destacan sobre todo la proliferación de arquitecturas de seguridad (cercas, muros, fronteras, fortificaciones) de tecnologías de control social y la extensión de las políticas urbanas punitivas, así como las operaciones de reconquista de espacios urbanos centrales a través del encarecimiento de la vivienda y los servicios del barrio (Smith, AÑO) y que generan, entre otros elementos, el desplazamiento (directo e indirecto) de la población previa y una erosión de las redes sociales de las clases populares. De alguna manera, todos estos procesos pueden recordar a los cercamientos y expulsión de los campesinos de los campos comunales de los inicios del capitalismo: vallado, mercantilización y privatización de la tierra, expulsión de las clases populares (en este caso, de los centros históricos) y la transformación de los derechos comunes - como puede ser el derecho al espacio público - en derechos privados.

Por último, aquellos que abordan los “fallos de mercado” como cercamientos. Nos referimos básicamente a las "externalidades negativas" de modelos de acumulación basados en un uso intensivo de los activos territoriales (polución, agotamiento recursos, homogeneización y urbanización) y a diferentes formas de “free riding” como son la sobreexplotación o la apropiación monopólica de recursos que pertenecen al colectivo. (Dietz et al., 2003) Aquí, no solo se hace referencia a la supuesta restricción al acceso y al disfrute ciudadano de ciertos bienes comunes sino que se destacan las practicas que

han puesto en peligro su sostenibilidad. (Isidro Lopez, 2012).

En el caso de la Marina de lujo, observamos diferentes estrategias de desposesión que permiten ser analizadas desde cada una de estas modalidades. A continuación analizaremos en detalle cada una de ellas.

III. EL PUERTO COMO LABORATORIO NEOLIBERAL

En el campo de investigación de lo urbano se ha perdido de vista en repetidas ocasiones la dinámica política que ha impulsado el desarrollo de las ciudades en las últimas décadas, restringiendo el foco de análisis al papel del gobierno local. Con ello, ha tendido a obviarse el surgimiento de instituciones o autoridades especiales que operan independientemente de los gobiernos municipales y que cuentan con una gran capacidad fiscal, administrativa y política. No es un dato menor considerar que, como señala Dennis R. Judd (CITA), en diversas ciudades estas autoridades especiales o 'gobiernos ocultos' llegan incluso a gestionar más recursos que los propios municipios, cuyas responsabilidades se limitan cada vez más a la provisión de servicios básicos.

En el marco de esta tendencia, desde su nacimiento como Junta de Obras del Puerto para gestionar la ampliación del puerto hasta la actualidad, la Autoridad Portuaria de Barcelona se ha convertido en un poder dentro de la ciudad, que ante la búsqueda de intereses propios – fundamentalmente cuestiones relativas a la infraestructura portuaria, su modernización y su correcto funcionamiento financiero-económico –ha generado conflictos recurrentes con la ciudad.

Aunque el primer “experimento” con Agencias públicas especiales o entidades de propósito especial tubo lugar en 1921 con la creación de las Autoridades Portuarias de Nueva York y New Jersey, su crecimiento ha atraído la atención a la investigación urbana crítica contemporánea.

Una de las razones que están detrás de la proliferación de estas nuevas instituciones bajo el neoliberalismo es el interés en que puedan generar sus propios recursos descargando muchas de las responsabilidades del gobierno de la ciudad y eludir las limitaciones de endeudamiento (Burdeos, 2004; Bourdeaux, 2005). A esto se suma una voluntad de fomentar que estas instituciones sean susceptibles de ser administradas como corporaciones privadas, aumentando la flexibilidad, eficiencia y productividad⁷⁰. Un último elemento a tener en cuenta es que estas formas institucionales permiten “eliminar la política” de la ecuación” (Smith, 1964) al proporcionar “aislamiento” ante la presión pública y la burocracia (Foster, 1997, Mitchell, 1992). Sin embargo, tal y como plantean perspectivas críticas, esta orientación tecnocrática y empresarial y supuestamente menos política ha proporcionado un entorno menos transparente y ha facilitado mecanismos para emprender desarrollos urbanos sin los “problemas” asociados a la rendición de cuentas y a la participación democrática (Dennis R.Judd: p. 3)

Como desarrollaremos en este apartado, estos dos elementos –estructuras de gobernanza que hacen funcionar lo público como una empresa haciendo del espacio del puerto-ciudad un importante objeto de negocio, y una estructura de gobernanza que sustrae el ámbito de decisión de la esfera ciudadana – son características constitutivas del puerto en tanto laboratorio neoliberal, y favorecen un modo de operar que puede ser caracterizado en tanto 'cercamiento' (cf. Hodkinson 2012).

De puerto ‘propietario’ a puerto ‘promotor empresarial’.

La evolución de las reformas de los Puertos Españoles no puede entenderse sin tener en cuenta la extensión del paradigma neoliberal en la década de los ochenta y el nuevo

⁷⁰ Tal es el caso de instituciones público-privado involucradas en el desarrollo urbano (PROCIVESA), de organismos encargados de la gestión del turismo (Turisme bcn) o de autoridades especiales encargadas de la administración de equipamientos específicos de la ciudad (Fira, Port, Consorci Zona Franca).

discurso dominante de la Nueva Gestión Pública (NGP) para actores políticos⁷¹.

En el dominio del puerto, esto se ha traducido en un nuevo marco jurídico, influenciado por directivas del BM (World Bank Port Reform Toolkit, CITA⁷²) que ha influenciado las transformaciones de los sistemas portuarios en todo el mundo (Foulquier 2001, Ng y Pallis, 2010). Bajo este marco, el modelo portuario español se ha desplazado a lo largo de las últimas décadas de una concepción pública y centralizada, hacia un modelo de gestión que descarga las funciones gerenciales y operacionales a las Autoridades Portuarias. Estas entidades híbridas⁷³ y cuentan con patrimonio y personalidad jurídica propios, tienen responsabilidad autónoma en la gestión, desarrollo y control de los puertos de interés general y están sujetas al ordenamiento jurídico privado, para de este modo, poder operar con criterios y flexibilidad empresariales liberándose de las rigideces del derecho administrativo.

Además de la descentralización política y de gestión, otras de las soluciones genéricas que se promovían desde los organismos internacionales eran favorecer la liberalización y externalización de los servicios Portuarios al sector privado en forma de concesiones⁷⁴ y incorporar criterios empresariales en la administración Portuaria, principalmente el de la autosuficiencia financiera-económica bajo parámetros de competencia regulada. Así, las Autoridades Portuarias, dejan de recibir fondos públicos y pasan a autofinanciarse

⁷¹ Tres han sido los principios que rigen esta concepción; primeramente que la sociedad ideal es la sociedad de mercado, derivado de éste, que el buen funcionamiento del mercado está garantizado por la competencia, y por último, que el sector privado es más eficiente que el sector público (Osborne y Gaebler,1996);

⁷² Implantado por la Ley de Puertos de 1.992, afianzado por la Ley 62/1997, y corroborado recientemente por la Ley 48/2003. El modelo de gestión portuaria establecido por la Ley de Puertos (la Ley 27/1992 reformada parcialmente por la Ley 62/1997), se basa en dos pilares: las Autoridades Portuarias (que según la ley son entidades públicas con autonomía presupuestaria y de gestión. Esta figura posee personalidad y patrimonio propio, independiente del Estado, así como plena capacidad de obrar, ajustándose, en el desarrollo de sus actividades, al Derecho Privado), y el Ente Público Puertos del Estado.

⁷³ Es decir, con algunas características del gobierno, sector privada y organizaciones sin fines de lucro.El gobierno de puertos como el de Barcelona se encuentra hoy confiado a una Autoridad Portuaria de composición mixta y presidente de nombramiento político (participación de las Comunidades Autónomas en la designación de sus órganos de gobierno),

⁷⁴ En el caso español, a diferencia de orientaciones anglosajonas más liberales, el Estado no pierde el control a largo plazo sobre las tierras públicas y tiene capacidad tanto de orientar la proyección estratégica como de ofrecer fórmulas alternativas de financiamiento.

básicamente a partir del cobro de tasas y de las concesiones que se hagan del espacio público. Esto ha supuesto una asimilación de la imagen del puerto en tanto empresa; como una entidad con unos activos, que debe ser capaz de competir con los otros Puertos respondiendo únicamente a su cuenta de resultados (Porto, 1999, Martínez Budría).

Todos estos elementos han venido a modificar de manera radical el modo de organización y gestión de Puertos como el de Barcelona, marcando en buena medida el rumbo que adoptará la integración urbana de los espacios portuarios (González y Trujillo (2008) y Castillo-Manzano et al. (2008).

Ante la necesidad de optimizar el aprovechamiento de sus recursos, los Puertos plantean obtener beneficios de la tercerización de los muelles obsoletos a partir de la construcción de macro proyectos urbanísticos orientados al ocio y al turismo. Un fenómeno parecido estaría sucediendo en los aeropuertos en todo el mundo, que han visto en la construcción de centros comerciales, edificios de oficinas, hoteles y otros desarrollos inmobiliarias un nuevo modelo de negocio no vinculado con tareas aeronáuticas (ver Freestone et al., 2006 entre otros).

Algunos autores se han referido a este hecho como el paso de un 'puerto propietario' (landlord port) encargado de administrar el territorio, hacia el modelo de un 'puerto promotor empresarial' (developer port) que adopta una actitud altamente proactiva en el desarrollo de la interfaz puerto-ciudad (Vries, 2010; 7; Van der Lugt y De Langen, 2007; Verhoeven, 2009). Las autoridades portuarias, siempre con una visión de negocio, han ido diversificando sus actividades más allá de sus tradicionales tareas asociadas con la gestión de la actividad marítimo-portuaria.

Un factor crucial a tener en cuenta en el marco de esta maximización de beneficios, ha sido la potencialidad económica que ofrece la localización privilegiada de las

superficies portuarias más antiguas adyacentes a las ciudades⁷⁵. A la par, existen poderosos alicientes para la realización de continuas reformas y ampliaciones dentro del dominio del puerto con el fin de ganar densidad y edificabilidad para actividades comerciales y terciarias. En este sentido, debe tenerse en cuenta que el coste de crear nueva tierra a partir de ampliaciones del puerto es mucho menor que el valor del metro cuadrado de suelo en la ciudad⁷⁶.

A esto, hay que sumarle dos elementos clave. Por un lado, aunque las administraciones municipales y regionales son miembros del Consejo de administración del puerto, las Autoridades Portuarias cuentan con amplios poderes para la disposición y planificación del suelo. De ella dependen los documentos marco de planificación a través de Planes Especiales y la secuencia temporal de los desarrollos.

Por otro, el hecho de que se trate de un suelo definido legal y territorialmente como portuario hace que las distintas operaciones no se vean afectadas por las normativas y leyes urbanísticas propias del suelo urbano con el riesgo de que puedan situarse al margen de las determinaciones del planeamiento urbanístico y de los mecanismos de gestión y control municipales. A su vez, la Ley de Puertos es mucho menos estricta en materia de medio ambiente que la Ley de Costas (Tapia, 2014;13). El vacío que abre esta singularidad es evidente, “lo que no permite la Ley de Costas, sí lo permite la Ley de Puertos”⁷⁷, eliminando el blindaje que la primera otorga al garantizar el uso público

⁷⁵ Tal y como muestra Lorenzo-Almeida (2012) para el caso del Puerto de Barcelona, existen fuertes incentivos de mercado para aprovechar las rentas de posición y reconvertir el suelo portuario hacia usos urbanos mucho más rentables que los tradicionales usos marítimos. Después de 30 años de desarrollo portuario, los resultados económicos del puerto de Barcelona demuestran que el Puerto urbano o Puerto ciudad (Port Vell) está generando mayores ganancias por unidad de superficie que su contraparte, la zona marítima. “Con aproximadamente un 6,70 de la superficie total representa el 10,54 de los ingresos del Puerto.” (Lorenzo-Almeida 2012).

⁷⁶ Como referencia, mientras que el coste de creación de tierra en el dominio del puerto se mantuvo estable en 200€/m², el mercado de suelo urbano de Barcelona alcanzó los 3200€/m² de promedio en 2007, es decir, una diferencia de valor de dieciséis veces (Lorenzo-Almeida, 2012).

⁷⁷ Frase de Pilar Marcos, bióloga marina de Greenpeace. La Ley de Puertos ha sido utilizada como un subterfugio legal para abalar la construcción de hoteles en primera línea de mar. Esta ley reduce la distancia de construcción de cien metros establecida por la Ley de Costas, a tan sólo veinte metros de la línea de mar, “siempre y cuando las instalaciones que se construyan sean para dar servicio a los puertos”. Fue con este respaldo que en 2001 la Autoridad Portuaria de Barcelona tramitó la construcción de un hotel de lujo como ‘un equipamiento del puerto’, levantando en primera línea de mar uno de los rascacielos de mayor altura de la ciudad.

del litoral y restringir la edificación en las zonas costeras. Tal y como ha denunciado recientemente la agrupación ecologista Greenpeace (2011) actualmente hemos pasado de un boom inmobiliario a un boom portuario; la principal amenaza de destrucción del litoral costero español está en manos de las Autoridades Portuarias y de las diferentes operaciones de crecimiento de los puertos, que según el informe, han ganado – o destruido, según se mire – más de 225.000 hectáreas al mar y a la costa a lo largo de los últimos años⁷⁸.

Autoridades especiales y gobernanza post-política

La proliferación de autoridades especiales, caracterizadas por su carácter flexible, opaco y empresarial han generando lo que autores como Swyngedouw (CITA) describen como una 'gobernanza mas allá del Estado'. Es preciso recordar cómo las autoridades portuarias, a diferencia de otras autoridades públicas, no están sujetas al escrutinio de votantes. Carecen de vías de validación ciudadana al estar gobernadas por nombramientos hechos por los partidos, y no por cargos elegidos democráticamente.

Aunque en teoría esto permite que estén alejadas de cálculos electorales y que puedan actuar fuera de la influencia de la política, de facto simplemente cambian la arena dentro de la cual se llevará a cabo las contiendas políticas sobre las decisiones, al facilitar las influencias de intereses privados (Hendee, AÑO, p. 12). De este modo grandes proyectos urbanos se desplazan rápidamente de la arena de la política electoral y municipal, hacia instituciones que operan con una opaca rendición de cuentas, ya que las decisiones más importantes de desarrollo se realizan en negociaciones diarias entre

⁷⁸ De alguna manera, se observa un cierto paralelismo con lo sucedido en el ámbito municipal durante los largos años del boom inmobiliario (Emmanuel Rodríguez e Isidro López,). El descrito proceso de descarga de competencias a niveles inferiores han acabado por dibujar un régimen de creciente competencia entre Puertos por la captación de capitales, lo que ha llevado a que Presidentes de diferentes AA. PP. hayan incluido en sus planes directores proyectos de ampliación o mejoras de sus instalaciones para colocarse en situación ventajosa frente a otros puertos en la carrera por captar tanto las inversiones como los tráfico de los puertos vecinos

bastidores⁷⁹. Además, en relación a su independencia política cabe destacar que aunque el objetivo es crear una entidad económica que puede actuar más como una empresa privada y disminuir la influencia de los políticos, como cada gobierno autonómico nombra al presidente de la Autoridad Portuaria, estos cargos recaen en políticos y no en expertos⁸⁰.

Hasta aquí hemos querido resaltar cómo la neoliberalización de la gobernanza urbana ha transformado las formas de planificación, construcción y administración de la ciudad y ha supuesto una erosión de la rendición de cuentas democrática y de la justicia social y ambiental a favor de la racionalidad de mercado y de la gestión técnica.

Hemos señalado también como la propia naturaleza del puerto estaría llevando a los gerentes de las Autoridades Portuarias a seguir el principio de la teoría del valor neoclásica de hacer, en términos económicos, el mayor y mejor uso de la tierra, convirtiendo el puerto-ciudad en un lucrativo complejo comercial y turístico en detrimento de usos y actividades de carácter más cívico o popular. Como veremos en el caso de la marina de lujo, esta doble condición del puerto está suponiendo un proceso de cercamiento urbano que genera desposesión – del suelo, los recursos naturales e incluso la cultura/maritimidad – a las poblaciones locales.

IV. LA REFORMA DEL PORT VELL

De la apertura a la colonización del frente marítimo

Barcelona, ciudad pionera en España, inició a finales de los ochenta la reconversión de

⁷⁹ Tal y como señala Daniel (2014) “con este marco legal, la Autoridad Portuaria se coloca en la práctica como una verdadera fortificación frente a la capacidad de control democrática de sus acciones y de la posibilidad de un rendimiento de cuentas público y transparente.”

⁸⁰ Estas cabezas visibles suelen venir del ámbito político y no portuario y carecen del conocimiento de la realidad marítima: ni son expertos en logística ni en tráfico marítimo ni en navieras y habitualmente regresan al ámbito político una vez que abandonan la Autoridad Portuaria.

las 55 hectáreas de tierra y agua de su espacio portuario con el objetivo de abrir el puerto a la ciudad y también de reutilizar sus espacios con finalidades urbanas. La integración del espacio portuario con el tejido urbano había estado largamente reivindicada por los barrios más cercanos. Vecinos y académicos vinculados al movimiento vecinal veían en los muelles, zonas baldías o los terrenos industriales en desuso, un recurso colectivo y una oportunidad para compensar la falta de equipamientos y la escasez de áreas verdes y espacio público característico de Ciutat Vella densamente poblada (Tatjer,). Estas reivindicaciones tuvieron su traducción en un instrumento urbanístico: el Plan de Reforma Interior (PERI) de la Barceloneta del año 1978⁸¹. A su vez, existía una firme voluntad del primer ayuntamiento democrático de rescatar el contacto de la ciudad con el mar a partir de la construcción de un paseo para uso público y recuperar el “espacio azul” convirtiendo el puerto histórico en zonas de ocio, paseo y actividades náutico-deportivas, con protagonismo de la vela. Esta voluntad quedaba reflejada en el Proyecto del Moll de la Fusta elaborado por Sola y Morales⁸² en 1981. Urbanísticamente, ambas reformas – una desde una perspectiva de barrio y otra de ciudad – planteaban una reconquista para la ciudad de terrenos del frente marítimo que volvían a los ciudadanos después de décadas de barreras y fronteras (Barcelona Metropolis Mediterranea Quadern Central nº 18, 1986).

Sin embargo, dos factores modificaron en buena medida los planes originales. Por un lado, el proyecto propio del Puerto Autónomo, propietario de los terrenos y cuyo interés pasaba principalmente por obtener el máximo provecho de su suelo urbanizable a partir de una operación que diera rentabilidad económica. Por otra, las “prisas” del Ayuntamiento de Barcelona para tener lista la transformación de cara los Juegos Olímpicos del 92 (Font, 34).

⁸¹ Aprovechar al máximo al máximo los atractivos de los márgenes litorales (puerto y playas), utilizando los espacios para el ocio y los servicios colectivos” (cita del PERI). PERI de la Barceloneta, redactat per l’equip dirigit per Manuel de Solà Morales, Antoni Font, Mercè Tatjer i Ignacio Paricio, aprovat el 27.6.1985, i que tancava la trilogia de Plans Especials de Reforma Interior per al Centre Històric de Barcelona.

⁸² l’obertura del Moll de Bosch i Alsina, més conegut com el Moll de la Fusta el moll de la fusta...transformació del moll Bosch i Alsina i la reurbanització del passeig de Colom, juntament amb el redisseny de la nova Ronda del Litoral.

En este contexto, se elaboró y aprobó el Pla Especial del Port Vell (1989) pactado con el Puerto por las administraciones municipales, regionales y el gobierno central con el acuerdo de que estuviera finalizado para el acontecimiento olímpico. Aunque el Ayuntamiento de Barcelona nunca consiguió las competencias reales sobre este nuevo espacio, la figura urbanística del Plan Especial permitía una articulación entre los programas de Planeamiento urbanos y los portuarios hasta entonces autónomos⁸³.



Imagen 1: El Port Vell (Port 2000)

La coordinación y administración del proceso fue dada una Agencia mixta de desarrollo urbano (Gerencia Urbanística Port 2000) creada por la autoridad del puerto y participada por el Ayuntamiento aunque con personalidad jurídica propia. De alguna forma, este proceso de Agencialización, en lugar de tener los departamentos de planificación del Ayuntamiento dirigiendo la remodelación, venía marcado por la

⁸³ Esta cooperación entre Ayuntamiento, la Generalitat (Gobierno regional) y el puerto ha convertido a Barcelona en un "proyecto piloto" y posteriormente, se generalizó en Bilbao, Tarragona, Vigo integrándose formalmente en la Ley de Puertos de 1992. (BAUDOQUIN, Thierry; COLLIN, Michèle; Culture des Villes Portuaires et Mondialisation de l'Economie, 1994)

necesidad de plantear la operación no exclusivamente desde un punto de vista urbanístico sino con una fuerte vertiente económica. Así, el proyecto se elaboró en base a un plan de negocios realista para lograr los objetivos que se planteaban en el Pla Especial a partir de una proyección de la demanda del mercado y de las fuentes de financiación públicas y privadas⁸⁴.

En este sentido, ante la incertidumbre que generaba la rentabilidad de un proyecto nuevo en España y las complicaciones que generaban la titularidad de la propiedad del suelo⁸⁵ (Castejón,) y las limitaciones impuestas por la ley – básicamente la prohibición de “usos habitacionales” dentro de los puertos – la estrategia fue doble. Por un lado, un modelo de colaboración público-privada en el que el Puerto entraba a formar parte como entidad participante, creando empresas mixtas⁸⁶. Por otra, apostar por un modelo rentable y que había sido previamente probado con éxito, la reforma del Harbor Place de Baltimore: 'La joya de la corona del renacimiento de Baltimore', que supuestamente atraía mas visitantes que Disneylandia (Hanigan 1990, Casellas, 2006).

Bajo el asesoramiento de la Enterprise Development Corporation (promotora encargada del desarrollo de la ciudad estadounidense), el proceso de reforma reservó un papel fundamental para la actividad terciaria y comercial frente a actividades que no generaban beneficios, como los reclamados usos del suelo de "baja densidad" – como parques, espacio publico o aumentar la lamina de agua para la recreación– o cuestiones como la preservación histórica. El resultado final, fue la construcción de gran complejo de entretenimiento con un centro comercial a gran escala (el Maremagnum), una serie de infraestructuras de ocio (los Cines Imax y L'Aquarium) y la construcción del edificio

⁸⁴ Esta concepción empresarial de lo urbano, de la ciudad como nicho de negocio, como mercancía, queda muy evidente también en la forma de gestión del “día a día” del espacio por parte de Port2000. Bajo el mandato de autosuficiencia económica y maximización de rentabilidad, la Agencia se encarga no solo de la gestión (mantenimiento, limpieza y conservación) sino también de la explotación de los espacio públicos del Port Vell y de la Nueva Bocana. A partir de alquilar el espacio para organizar eventos y festivales, y tras la aplicación de las tasa de ocupación reglamentarias, se consigue movilizar productivamente el espacio público a costa de acentuar una orientación puramente comercial.

⁸⁵ Tal y como nos recuerda R. Castejón “El suelo de dominio público no puede privatizarse y la propiedad inmobiliaria suele ser una garantía para los inversiones”.

⁸⁶ (MARINA PORT VELL SA / Participación: 14,98%, WORLD TRADE CENTER BARCELONA SA / Participación: 52,27%).

del World Trade Center que albergaría espacio para oficinas y un hotel de lujo.

Pese a que el Port Vell se convirtió rápidamente en un éxito financiero y una de las instalaciones turísticas más visitadas de la ciudad (Ajuntament de Barcelona, 1991)⁸⁷, se convirtió rápidamente en un éxito financiero y representa una de las instalaciones turísticas más visitadas (CITA Port), desde el mismo día de la inauguración del Maremagnum se generó una fuerte oposición social conformando una de las principales campañas de oposición que hubo en la ciudad durante la época del “consenso Olímpico” (Benach, Barcelona Posa’t mar. Pla Especial del Port Vell. Especulació a tota vela. Diumenge 23 d’abril, Maza y Magrinya, 2005; Monclús, 2003; Font, A. 1996, García, 2008). Asociaciones vecinales y de comerciantes, colectivos de arquitectos, artistas y académicos se unieron ante lo que consideraban una apropiación privada de un espacio público de gran centralidad para la identidad colectiva de los ciudadanos. Se señalaba la obstrucción visual y la destrucción estética de las nuevas construcciones, denunciando el derribo de edificios que eran testimonio de la arquitectura portuaria del siglo XIX.

La Nova Bocana Nord. La expansión hacia el Norte y la excepcionalidad Portuaria

Otro impulso de reformulación urbana del Port Vell tuvo lugar con la aprobación del Pla Especial de la Nova Bocana del Port en 2002, una operación de ampliación impulsada por los gestores del Puerto a partir de la apertura de una nueva Bocana. En las 16 hectáreas de tierra ganadas al mar, urbanizadas por parte de un consorcio de empresas creada para la ocasión (Nova Bocana Barcelona SA) formada por cuatro grandes constructoras (Sacresa, Obras Huarte y Lain, Comsa, FCC) se construyó un hotel de lujo

⁸⁷ Según se plantea desde la Memoria Anual del Puerto (citado en Ajuntament de Barcelona, 1991.) las cifras confirman la satisfacción de empresas, concesionarios, ciudadanos y visitantes, consolidando el Port Vell como un punto emblemático de la ciudad por el cual han pasado más de 16 millones de visitantes en 2010. Hoy el puerto está entre las más importantes atracciones de la ciudad.

realizado por el famoso arquitecto español Ricardo Bofill con forma de vela, hoy conocido popularmente como el Hotel Vela; El rascacielos, uno de los de mayor altura de la ciudad, esta rodeado de edificios de oficinas, un centro de negocios, tiendas, restaurantes y un puerto deportivo. La localización del hotel proporcionaba a los clientes el “control visual” y unas vistas óptimas al mediterráneo y a la ciudad, a la vez que suponía una barrera visual para la población local y la indirecta desaparición de la playa nudista popular. Como contraparte, la ciudad obtenía una nueva plaza pública y la ampliación de la playa y de su paseo marítimo, en el marco de la remodelación total de la fachada marítima que quedaba pendiente después del periodo olímpico.

El elemento destacado, mas allá de la estrategia de continua ampliación Portuaria, es que el Puerto aprovecho la “excepcionalidad⁸⁸” que le confiere la ley Portuaria para atraer actividades económicas que la Ley de Costas limita. Haciendo uso de la ley de Puertos, la Autoridad Portuaria tramitó la construcción del hotel como un “equipamiento” del puerto, eludiendo de esta manera las limitaciones que impone la legislación y que prohíbe la construcción a menos de 100 metros de la línea de mar.

El proyecto generó una fuerte corriente de oposición desde el mismo momento que se inició su tramitación⁸⁹, tanto por parte de vecinos de La Barceloneta y grupos de ecologistas como por parte de arquitectos, urbanistas y paisajistas de la ciudad, que no dudaron en calificarlo como “*un nefasto símbolo de la Barcelona neoliberal*”⁹⁰. Se consideraba que la llegada del lujo, en uno de los barrios con los niveles de renta mas bajos de la ciudad, supondría un aumento de los precios de la vivienda de la zona, encarecería los precios del comercio al orientarlo hacia el turismo con alto poder

⁸⁸ Este estatuto de excepcionalidad, se observa en otras cuestiones, como en la gestión horaria de los locales de ocio en el entorno Portuario (Maza y Magrinyà, 2005)

⁸⁹ De hecho, su aprobación se retrasó hasta 2006 primero por las modificaciones que impuso el Ayuntamiento, que obligó a adecuar la altura a los “estándares” de la ciudad y la votación del proyecto en el Ayuntamiento supuso la división de la coalición de izquierdas que gobernaba en ese momento la ciudad, ante el rechazo del partido minoritario (ICV) para aprobar la tramitación de licencias para dar luz verde al proyecto.

⁹⁰ El arquitecto J. M. Montaner, en uno artículo aparecido en la prensa generalista escribe: “*tal mamotreto, fuera de escalera y de contexto, chupando de las infraestructuras, aprovechándose de los desagües y colapsando los accesos del barrio, se un nefasto símbolo de la Barcelona neoliberal, vendida a la industria turística y a los intereses inmobiliarios.*”

adquisitivo e intensificara uno de los principales problemas del barrio, el uso creciente de apartamentos para turistas para estancias temporales. Además el proyecto suponía una concepción del espacio público como negocio privado que atraerá sólo a turistas, y no ciudadanos privatizando un espacio que había formado parte de la memoria sentimental de los Barceloneses. Tal y como afirma Emilia Llorca, presidenta de l'Associació de Veïns de l'Òstia “en este espacio antes del Hotel Vela había un restaurante popular donde se podía ir a pasar el día y llevar comida de casa “y ahora ese espacio se ha privatizado para los más ricos”.

Reforma interior la Marina de lujo

En el Salón Náutico de Mónaco (Monaco Yacht Show) realizado en el mes de setiembre del año 2011, el grupo de capital riesgo con sede en Londres Salamanca Investment⁹¹ que un año antes se había hecho con la concesión para la explotación de la Marina pública de Barcelona, presentó su proyecto de reconversión de Marina actual en el “mejor puerto para yates de superlujo y gran tamaño del mediterráneo”⁹². La empresa anunció una inversión aproximada de unos 30 millones de euros para reformar la infraestructura marina para dar cabida a embarcaciones de hasta 170 metros de longitud⁹³, la creación de un área de alta seguridad rodeada por una valla translúcida para ofrecer privacidad y exclusividad a las tripulaciones y la construcción de nuevos equipamientos para ofrecer “servicios de clase mundial” respondiendo así a una demanda de lujo que la Marina actual no podía satisfacer.

⁹¹ Los fondos de inversión DE DUDOSA PROCEDENCIA (En tarragona, Qataris Marina Tarraco (Qataris, capítulo I) han decidido hacerse con el control de los puertos de Catalunya susceptibles de albergar megayates. Salamanca bought the marina from Global Via, whose parent company, FCC, is one of Spain's largest construction companies.

⁹² "Se trata de una oportunidad única para convertir el puerto deportivo de Barcelona en uno de los más atractivos de Europa para los megayates y aportar así vitalidad a la ciudad". destaca el presidente del grupo y CEO de Salamanca Group, Martín Bellamy.

⁹³ Marina Port Vell ocupaba hasta ahora los muelles Depósito, Barce- lona, Pescadores y Reloj. La intención de la APB es incor- porar la línea de atraque del Muelle de España y de los Pescadores, donde ahora no amarraban veleros y la consecuente eliminación de cuatro pantalanes.

En resumidas cuentas, el proyecto pretende satisfacer la demanda potencial para el estacionamiento de mega-yates, un “negocio en crecimiento” orientado a un grupo muy selecto teniendo en cuenta que en el mundo hay poco más de tres mil embarcaciones que superen los 24 metros de eslora y 13 de más de 120 metros de longitud⁹⁴ según reza el estudio de mercado encargado por el grupo inversor británico. Martin Bellamy, CEO y presidente del grupo lo resumía así *“Los barcos se están volviendo más grandes, más llamativos, y necesitan una casa. Queremos ofrecerles una buena”*.

La reforma, que según cálculos ofrecidos por los promotores podría atraer anualmente unos 600 barcos de más de 30 metros, crear unos 400 puestos de trabajo y que inyectaría a la ciudad más de 100 millones de euros anuales, ha contado desde el principio con el apoyo incondicional tanto de la Autoridad Portuària de Barcelona como del propio Ayuntamiento de la ciudad (especialmente del regidor d’Hàbitat Urbà, Antoni Vives), junto a una serie de empresas e instituciones del sector náutico⁹⁵. Para los responsables de la gestión del Puerto, la inversión proyectada permite acometer una remodelación de las deterioradas instalaciones y reforzar otras actividades relacionadas con el negocio de los grandes yates (especialmente reparación y mantenimiento⁹⁶) y la náutica deportiva de alta competición. Una vez estudiado el proyecto el Puerto de Barcelona aprobó la modificación de la concesión de Marina Port Vell (finales de año 2012) y le concedió a Salamanca Investments la ampliación de la superficie y de la fecha de vencimiento de la concesión para que pudiera amortizar la inversión realizada. Por su lado, el Ayuntamiento ha visto desde el principio con buenos ojos una reforma que esperan que suponga, tal y como han hecho público en distintas ocasiones varios miembros del gobierno, la llegada de inversión extranjera y la generación de riqueza y

⁹⁴ Según cálculos citados en la propia memoria económica encargada por los promotores a la consultora Madrileña Siport 21. Citado también en un artículo de El País: [Enbuscadelsuperiory en la Directa: http://www.setmanaridirecta.info/sites/default/files/266DIRECTA_010.pdf](http://www.setmanaridirecta.info/sites/default/files/266DIRECTA_010.pdf)

⁹⁵ Tanto las empresas de mantenimiento y reparación que trabajan en la zona, como Pinmar o Marina92 como los responsables del del Salón Náutico (evento anual de Fira de Barcelona) se mostraron favorables a la nueva apuesta por el lujo ya que, “una cosa es la afición y otra es el negocio”, según declaró Luis Conde, el presidente del Salón Náutico.

⁹⁶ les instal·lacions de MB92 i Pinmar. Aquestes dues empreses, situades al costat de Marina Port Vell, es dediquen a la reparació i manteniment de superiots (MB92) i a la pintura en flota- ció i a terra (Pinmar). Els seus responsables van acompanyar Marina Port Vell S.A.U. a la presentació del projecte del port de superiots que va organitzar Salamanca Group a Mònaco el setembre passat.http://www.setmanaridirecta.info/sites/default/files/257DIRECTA_010.pdf

empleo⁹⁷.

Sin embargo no todo el mundo estaba tan satisfecho con la propuesta de Salamanca Investments. Un sector importante de los residentes y comerciantes de los barrios populares del entorno (básicamente del barrio de la Barceloneta), alertados de los planes para el Port Vell por un artículo aparecido en prensa⁹⁸, expresaron desde el inicio su posición contraria a la creación de un puerto para megayates que daba prioridad a los intereses privados y del puerto y que suponía una privatización del espacio público que fue abierto a la ciudad en la década de 1990 y la reaparición de barreras visuales entre la ciudad y el mar como resultado de los nuevos edificios, el tamaño de la mega-yates y la valla creada para asegurar la privacidad de unos usuarios de alto poder adquisitivo a las puertas de algunos de los barrios con los niveles más bajos de ingresos de Barcelona.



Imagen 2: Imagen del Port Vell antes de la reforma Font: Turisme Barcelona

⁹⁷ En un acto organizado por el Colegio de Periodistas en el CCCB de Barcelona el 8 de Febrero el El Alcalde Xavier Trias afirmó que “la remodelación de la marina del Port Vell servira para crear lugares de trabajo y riqueza por toda la ciudad. Citado en <http://directa.cat/noticia/xavier-trias-beneeix-marina-luxe-del-port-vell-abans-que-lajuntament-naprovi-planejament>

⁹⁸ En octubre de 2011 un artículo en prensa (periodista de El Pais)

Junto a la destrucción estética y la desposesión del paisaje, alertaron sobre los posibles efectos gentrificadores asociados a la intervención y denunciaron la absoluta opacidad con la que se estaba llevando a cabo todo el proceso, realizado a espaldas de los vecinos y vecinas. Se quejaban de que el proyecto, se hubiera dado a conocer en Mónaco, ante los representantes del sector de la náutica del lujo, antes que en la propia Barcelona, rindiendo cuentas a sus ciudadanos. A pesar de las insistentes peticiones al Puerto y al Ayuntamiento para obtener algo de información, las obras de la reforma habían empezado sin que ésta se hubiera puesto ni siquiera a información pública. Salamanca Investments, a su vez, tenía publicado en su pagina web el calendario de finalización de las obras⁹⁹ pese a que éste se encontraba todavía en los inicios de un largo proceso administrativo y no contaba con la aprobación “formal” del Puerto ni del Ayuntamiento. Una vez el Puerto había aprobado de forma provisional el proyecto y lo publicó en el Boletín Oficial del Estado, no sólo no facilitó el acceso público para que las entidades y personas interesadas pudieran hacer las alegaciones sino que estableció un cargo de 384 euros para quien solicitara los documentos.

La presión pública¹⁰⁰ y la aparición en prensa de unos artículos denunciando la falta de transparencia, hicieron que el Puerto se viera obligado a hacer accesible el proyecto y rebajarlo hasta los diez euros.¹⁰¹ Se denunciaba que el Puerto no había hecho publicas las condiciones y prórrogas de la concesión a la empresa promotora con lo que no se podía saber si cumplía o no con los requisitos ni si la ampliación de la concesión estaba justificada. Tal y como denunció el presidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona, Jordi Bonet: “la forma de actuar del Puerto siempre ha sido opaca, predemocrática, si no te enterabas de las exposiciones públicas perdías tu

⁹⁹ No solo el calendario, sino que se empezaron. Aunque oficialmente se dijo en su momento que se trataba de unas obras de mantenimiento de los pantalanes anteriores, la realidad es que el mismo proyecto las incluye como parte de la inversión en sus fases iniciales.

¹⁰⁰ Després del [peregrinatge de l'avv l'òstia per aconseguir una còpia del projecte](#), de contactar amb els partits polítics: ICV, PSC, ERC i CiU*. Després de parlar amb el gerent de Port 2000. Després de que més de 30 veïns i cinc entitats dels Districte hagin demanat una còpia, després de les [publicacions en premsa](#), després de generar soroll en [Twitter](#) i [Facebook](#)...

¹⁰¹ [La Ostia, ante lo que consideravan una falta de transparencia y como ejemplo de buenas practicas que debería aplicarse en una administración colgó el proyecto de reforma en su pagina web para la consulta pública.La reforma per a consulta pública](#) (només accessible a la web de l'avv l'òstia)

oportunidad”.

En las alegaciones que presentaron los representantes de las asociaciones de vecinos , mas allá de las críticas contra los contenidos del proyecto, se ponía sobre la mesa las formas de una tramitación que había seguido el orden inverso al proceso habitual: “el grupo inversor presenta el proyecto y la autoridad portuaria primero, y después el Ayuntamiento de Barcelona, se adaptan (con pequeñas modificaciones del proyecto inicial), cuando el procedimiento tendría que iniciarse con la presentación desde el Ayuntamiento del correspondiente Plan Especial, a instancia del grupo inversor, y pedir en función de los ajustes urbanísticos predeterminados la consiguiente concesión administrativa” (Daniel,).

Siguiendo con los argumentos presentados en las alegaciones por parte de las entidades vecinales, se ponía de manifiesto que pese a que se contemplan instalaciones para almacenar residuos peligrosos¹⁰², el proyecto no contaba con ningún estudio de impacto medioambiental ni tampoco con ningún estudio de impacto social y económico sobre los vecinos y comercios de los barrios del entorno, sobre la actividad pesquera o sobre los actuales usuarios de la Marina, muchos de los cuales se verán obligados a abandonar sus amarres. El hecho de que el proyecto no se basara en una diagnosis social sino sobre un estudio de mercado,¹⁰³ “para poder analizar las instalaciones ofrecidas por la competencia o las marinas similares que en la actualidad constituyen el punto de referencia en cuanto a servicios y comodidades de primera categoría”(tal y como Annex 14)¹⁰⁴ se entendía, una “perversión total del urbanismo” teniendo en cuenta de que se trata de un requisito de mínimos para un proyecto de tal envergadura “según establecen tanto la legislación Española como las directivas Europeas”.

La denuncia contra la falta de transparencia en todo el proceso llevó incluso a que la

¹⁰² <http://www.setmanaridirecta.info/noticia/entitats-barceloneta-soposen-al-port-luxe-denuncien-vulneracio-del-dret-dacces-informacio>

¹⁰³ Encargado a la consultora Siport 21

¹⁰⁴ Uno de los puertos a emular es la Rybovich Marina West Palm Beach, en Florida.

Comisión Europea, diera un toque de atención al Ayuntamiento solicitando los necesarios estudios de impacto ambiental y que se tenía que contar con la participación ciudadana¹⁰⁵. Esta falta de información, de rendición de cuentas y de transparencia en la explicación del proyecto a los ciudadanos, contrasta con el gran interés mostrado en vender el proyecto “afuera” y a posibles inversores. En octubre, el Regidor de urbanismo y principal valedor en el Ayuntamiento del proyecto de la Marina de lujo, Antoni Vives viajó al Salón Náutico de Mónaco 2012, (de nuevo) para presentar el Barcelona Clúster Náutic y de paso, vender el proyecto de la Marina de lujo a posibles inversores. La primera autoridad en temas de urbanismo de la ciudad, actuando como si fuera un comercial de la empresa Salamanca Investment, cuando la modificación del Plan Especial que debía dar luz verde al proyecto de reforma aún no había sido aprobado:

“podemos apostar lo que queráis a que si buscáis un sitio en el que se pueda juntar la riqueza de la cultura y la cultura de la riqueza, os va a resultar harto difícil. Y si queréis juntar el concepto de un puerto moderno con la ciudad, y el concepto de un puerto en la ciudad, en el corazón de la ciudad, no al lado, no cerca, no a unos kilómetros de la ciudad; sino de poner un puerto en el puro corazón de la ciudad...el único sitio donde podéis tenerlo es en Barcelona”.

A su vez, la movilización había provocado un retraso en la aprobación del proyecto y la aparición de artículos de prensa incluso, fuera del país. (*The Guardian*) un ruido ambiente que podía ser negativo para los intereses de la empresa promotora y disuadir a futuros inversores. En este contexto, el Ayuntamiento hizo un paso adelante y a través del Alcalde de la ciudad, Xavier Trias, junto con el presidente del Puerto presentaron (primero en Barcelona y después en el Salón Náutico de Montecarlo) la creación del Barcelona Clúster Náutic, iniciativa promovida por el Ayuntamiento, el Port, Marina Barcelona 92, Marina Port Vell, Fundació per la Navegació oceànica de Barcelona (FNOB)¹⁰⁶ que de forma oficial, nacia para “crear sinergias para posicionar la ciudad

¹⁰⁵ La Comissió Europea ha respost a la pregunta plantejada per Raül Romeva (ICV-EUiA) a finals del maig passat (<http://blocs.mesvilaweb.cat/node/view/id/227652>) i ha reiterat, d'una banda, la necessitat d'un estudi d'impacte mediambiental vinculant i, de l'altra, que les administracions públiques implicades han de comptar amb la participació ciutadana.

¹⁰⁶ fundación participada por el Ayuntamiento, El Puerto, La Cambra de Comerç y la Fira.

catalana entre las ciudades líderes de la náutica a escala mundial”. Aunque se espera incorporar en un futuro a otros actores como la Facultad de Náutica o la Universidad Politécnica, los tres agentes motores del cluster apuntan hacia la apuesta por los grandes yates y la náutica deportiva de alta competición, dos facetas marítimas de un claro carácter elitista. Una vez creado, el clúster no se ha reunido ni una vez, ni ha tomado ninguna decisión de peso. La puesta en escena suponía un ejercicio de legitimación del proyecto de reforma a la vez que un mensaje del Ayuntamiento a la empresa promotora de que la reforma tiraría hacia adelante pese al retraso acumulado.

Finalmente, y después de introducir ciertas modificaciones -se eliminó el restaurante de lujo y la valla traslúcida de metro ochenta inicialmente planteada era sustituida por una valla menos invasiva, similar a la que existe en la actualidad- y aportar documentos complementarios¹⁰⁷, se aprobaba la Modificación del Plan especial del Port Vell en los ámbitos V y VI --muelles de la Barceloneta y del Rellotge del Puerto de Barcelona”.



¹⁰⁷

Estudio de impacto medioambiental e impacto económico-social.



Imagen 3-4: Reforma Marina de lujo. Salamanca Investment Fuente: <http://www.marinaportvell.com>

Un mes después de la Modificación del Plan especial de Port Vell, el Ayuntamiento aprobó la modificación del “Plan de usos” -un instrumento de regulación de la actividad económica y comercial aprobado por el anterior gobierno izquierdista, que impedía la instalación de nuevos hoteles y apartamentos en el centro histórico de la ciudad- para dar vía libre al otorgamiento de licencias para la construcción de hoteles en los perímetros del Puerto, acabando con las restricciones que existían en el pasado. Se quería de esta forma fomentar la llegada de inversiones privadas mediante el debilitamiento de los controles públicos.

Ante la crisis de las finanzas públicas y la saturación del mercado de nueva construcción, la nueva estrategia consiste en ceder áreas de la ciudad susceptibles de grandes proyectos lucrativos. Por otro lado, relaja aún más las regulaciones urbanas para facilitar las inversiones y continuar con el desarrollo turístico e inmobiliario generando efectos gentrificadores. Al mismo tiempo y siguiendo el mismo proceso de desregulación, el gobierno local está terminando con la protección de algunos edificios situados en los alrededores de la marina renovada, con un valor histórico y patrimonio único, y poniendo en venta propiedades del Estado. Esto, como ha sido denunciado por

algunas asociaciones de vecinos, puede implicar que los edificios que ahora son públicos, tales como la Facultad de Náutica o el Palau de Mar puedan ser convertidos en hoteles. A su vez, se privatizan y ponen en venta propiedades del estado e infraestructuras públicas. Estas medidas tienden a ser parte de una agenda de desarrollo urbano más amplia que se presenta como una solución a pesar de estar fuertemente arraigada en la doctrina neoliberal, siendo a su vez uno de los factores causales de la crisis actual.

IV. Contestando al neoliberalismo urbano a partir de la defensa de los comunes.

En mayo de 2012 se constituyó una plataforma cívica y ciudadana con el objetivo de abrir el debate ciudadano sobre la nueva reforma del antiguo espacio portuario y extender la lucha más allá de los barrios del entorno dándole una dimensión de ciudad, tal y como había sucedido 20 años atrás¹⁰⁸. Dos elementos han situado en el centro del debate el discurso de los comunes urbanos.

Nueva cultura del espacio basado en los comunes urbanos.

Aunque el discurso oficial sitúa el proceso de transformación del Port Vell como un caso de éxito, las movilizaciones han puesto hincapié en destacar como por debajo siempre latió un proceso de desposesión –del suelo, los recursos naturales e incluso la cultura y maritimidad- de las poblaciones locales. En este sentido, observamos como a lo largo de estos años se han producido prácticas de oposición para impugnar los nuevos cercamientos urbanos a partir de una defensa del patrimonio histórico e inmaterial, la maritimidad, el paisaje, el medioambiente y las vistas (frente a su contraparte, la

¹⁰⁸ Hace 25 años ya hubo una plataforma, Salvem el Port Vell, que fue la que consiguió que hoy el edificio del Museu d'història siga estando en pie y que donde está el maremàgnum no se hiciera también una gran torre. Por eso, junto con otras personas, impulsamos la reedición de la plataforma Defensem el Port Vell

contaminación visual y ecológica) o el espacio público (playas, puerto ciudadano). Procesos de resistencia que han permitido que se genere una nueva cultura del espacio basada en los comunes urbanos.

Una de las primeras acciones de la Plataforma fue la convocatoria a una Sardinada popular y la realización de una “Cadena Humana” rodeando el Puerto como señal de protesta ante la privatización de un espacio público urbano que fue abierto a la ciudad en la década de 1990 (Moll de la Fusta) y la substracción urbanística y paisajística ante la reaparición de barreras visuales entre la ciudad y el mar como resultado de las vallas, los nuevos edificios y el tamaño de la mega-yates. Se apuntaba también que como resultado de los diferentes proyectos desarrollados a lo largo de estos años se ha producido una pérdida de valores ambientales, de referencias espaciales y de maneras de utilizar la costa y el mar que formaban parte de acervo histórico de la comunidad. Si antes fueron el rompeolas, los barcos de paseo conocidos como golondrinas, la playa nudista o los populares chiringuitos, hoy se trataba de la desaparición de los pescadores y de la antigua marina con barcos de pequeña eslora “destuyendo la cultura marítima y pesquera de un Port Vell que, por naturaleza y por tradición, pertenece al conjunto de la ciudadanía”¹⁰⁹.



Imagen 5. Cadena humana. Fuente: Plataforma Defensem el Port Vell)

¹⁰⁹ Por un lado, se aferran a los derechos consuetudinarios comunales (registrados bajo la figura del dominio público marítimo terrestre). Por otro, se apela a la tradición y al valor de uso de la tierra, que no es solamente la base de su sustento, sino también de su cultura y su maritimidad.

En la propia defensa del carácter ciudadano del espacio Portuario se encuentra el cuestionamiento del modelo de gestión neoliberal de la Autoridad Portuaria: una administración pública gestionado de forma opaca con una visión mercantilizada de lo urbano que trae asociada una erosión de un espacio público de gran valor para la identidad local. Tal y como nos recuerda De Angelis, “el discurso y la praxis de los comunes emerge a menudo como resultado de la lucha contra su propia negación”. Es justamente la pretensión de privatizarlos lo que impulsa la acción colectiva y la colaboración de comunidades en la defensa de un recurso y lo que abre el debate haciendo que pasen a ser una realidad social compartida. De alguna manera, el intento de frenar el proyecto privatizador de la Marina abrió el debate alrededor del Puerto como un bien común y no como una mercancía haciendo referencia a términos como su estatuto de propiedad (dominio público) y su carácter ciudadano que debía garantizar una accesibilidad para todos.

La Plataforma apelaba también a los derechos consuetudinarios comunales registrados bajo la figura del dominio público marítimo terrestre. Hay que tener en cuenta que, tal y como dice “los comunes no son solo una rica variedad de exitosos modelos de gestión de recursos. También tienen una venerable historia legal”. El litoral ha sido considerado “desde siempre” (como los parques naturales o los ríos) un bien de dominio público, un recurso común, que nos pertenece a todos y que debe ser gestionado de forma sostenible y no privativa. Su estatuto de recurso común está reconocido en la misma Constitución (art.132) que los ha situado bajo el “dominio público marítimo-terrestre” con todas las facultades de uso público y protección (ecológicas, paisajísticas) que ello lleva aparejadas para protegerlo ante su posible sobre-explotación¹¹⁰.

Por otro, se pone en el punto de mira sobre la desestructuración de la territorialidad de las comunidades que viven cerca del puerto como resultado de los posibles efectos elitizadores y gentrificadores asociados a la operación. Una reivindicación que reposa sobre la base de los derechos colectivos “ligados a ser un residente de un lugar

¹¹⁰ La demanialidad de estos bienes conlleva, por un lado, la titularidad pública de los mismos, y por otro lado, la existencia de un régimen especial en cuanto a la protección y uso de dichos bienes.

determinado” (McCarthy, 2005).

Ni publico ni privado

La mercantilización y conversión del espacio urbano Portuario en un producto rentable para el beneficio privado y su transformación en un espacio exclusivo para usuarios de alto estatus económico ha generado una resistencia generalizada situando el conflicto por el control de la tierra en el centro de la discusión política. En este sentido, se inició una campaña para reclamar una “municipalización” de la zona histórica del puerto siguiendo una tendencia que se esta produciendo en toda Europa de demanda de remunicipalización de recursos básicos como el agua o la energía¹¹¹.

La demanda de “re-municipalización” del Puerto ciudad es el resultado de una profunda insatisfacción con el papel de la Autoridad Portuaria y los resultados de la creciente influencia y participación del sector privado a la hora de definir los proyectos. Por otro lado, ilustra el deseo de ciudades para obtener una mayor influencia sobre la política urbana, por ejemplo, con respecto a la planificación.

Aunque se reclama el traspaso al Ayuntamiento de la propiedad del suelo bajo el eslogan “el moll d'Espanya pels Catalans”, las demandas no se reducen a una simple “vuelta” a lo público, ni a un debate sobre el nivel administrativo que debe gestionar este recurso¹¹². Se recuerda que aunque el Ayuntamiento tiene capacidad de intervenir, bajo su gestión no se han puesto límites a la creación de zonas segregadas ni se evitaron las diferentes operaciones especulativas que han tenido lugar a lo largo de todos estos años. Tampoco se ha facilitado la debida información ni los espacios para introducir la

¹¹¹ Mientras que estos retrocesos de la privatización en su mayoría han sido iniciados a nivel local, reflejan una tendencia mundial. (ver <http://www.remunicipalisation.org> por Corporate Europe Observatory y el Transnational Institute o <http://www.partagedeseaux.info> en Francia).

¹¹² Por un lado, la reivindicación que este espacio sea gestionado por la ciudad, puede ser leído en clave Catalunya - España y la recuperación de la soberanía sobre un espacio “el moll d'Espanya pels Catalans”. Se considera que una gestión que no pase por Madrid supondría esta recuperación. Pero la lectura de la Plataforma no va en esta dirección. El debate sobre el nivel administrativo que debe gestionar este recurso, se basa en un planteamiento de la incapacidad de lo público para cuidar lo común, reconociendo, el estatuto de bien de dominio público y el de Puertos de interés general.

“voz” de los vecinos y vecinas más allá de la formalidad de las alegaciones.

Frente a esto, se exige un nuevo tipo de diseño institucional que permita una mayor transparencia y rendición de cuentas en la gestión de lo público y mecanismos de participación como paneles ciudadanos, referéndums o introduciendo algún representante vecinal o de la sociedad civil (del mismo modo que está el representante sindical) en la red de gobernanza de la comunidad portuaria¹¹³. De alguna manera, podríamos resumirlo diciendo que no se trata de más estado, sino de más democracia para retomar el control y evitar futuros procesos privatizadores.

V. Conclusiones

Las últimas operaciones de transformación del Puerto ciudadano de Barcelona han sido objeto de una fuerte oposición pública en buena medida debido al carácter elitista de la transformación.

En este artículo, hemos analizado, a partir del estudio del caso del Port Vell, las formas particulares, los actores, los mecanismos y los conflictos que subyacen en el proceso de cercamiento neoliberal en el ámbito urbano.

Por un lado, se han enumerado algunas de las particularidades que rigen el estatuto administrativo y económico del puerto como principales factores que delimitan la orientación de la reconversión del suelo portuario hacia usos urbanos más rentables.

Por otro, se ha argumentado que el puerto goza de un régimen singular de autonomía y excepcionalidad que le ha permitido poner en marcha experimentos de transformación de la ciudad, innovando y avanzándose en la introducción de renovadas estrategias

¹¹³ La comunidad portuaria, que agrupa a las autoridades públicas, a los representantes de las empresas y a los representantes de los trabajadores a través de los sindicatos, por lo que faltaría la sociedad civil.

neoliberales en la gestión de los bienes urbanos. Estrategias que imponen una serie de servidumbres onerosas sobre los recursos comunes y sobre su sostenibilidad. Es en ese sentido que hemos introducido la hipótesis del puerto como laboratorio, y específicamente, como un laboratorio neoliberal cuyo modo de funcionar puede ser caracterizado como de “cercamiento”.

Por último, hemos hecho una lectura particular de los conflictos urbanos vinculados a dichos procesos de desposesión. Por un lado, analizándolos como una nueva forma de interpelación y defensa de lo urbano como un común. Por otra, enmarcándolos dentro de un movimiento mas amplio de construcción de formas de gobernanza urbana post-neoliberales, dentro de una tendencia que ha surgido recientemente en ciudades de toda Europa tras casi dos décadas de privatizaciones y comercialización de los servicios y espacios públicos bajo el Neoliberalismo.

Bibliografía

Benkler, Y. (1999). From consumers to users: Shifting the deeper structures of regulation toward sustainable commons and user access. *Fed. Comm. LJ*, 52, 561.

Coghill, K., & Woodward, D. (2005). Political issues of public-private partnerships. The challenge of public-private partnerships: learning from international experience, 81-95.

Eizenberg, E. (2012). Actually existing commons: three moments of space of community gardens in New York City. *Antipode*, 44(3), 764-782.

Lessig, L. (2004). Creative Commons, The. *Mont. L. Rev.*, 65, 1. López, E. R., &

Hernández, I. L. (2011). Del auge al colapso. El modelo financiero-inmobiliario de la economía española (1995-2010). *Revista de economía crítica*, (12), 39-63. A.

Chazkel and D. Serlin., (2010), Special issue of *Radical History Review*, 108

Blomley, N. (2008). Enclosure, common right and the property of the poor. *Social & Legal Studies*, 17(3), 311-331.

Bourdeaux, C. (2007). Reexamining the claim of public authority efficacy. *Administration & Society*, 39(1), 77-106.

Boyle, J. (2008). The public domain: Enclosing the commons of the mind. the bull classics.

Brown, P. H. (2009). *America's waterfront revival: port authorities and urban redevelopment*. University of Pennsylvania Press.

Castejón, R. (1999). Reflexiones sobre geografía portuaria. *Drassana: revista del Museu Marítim*, (8), 4-7. Conference, Chios, Greece Daamen,

T. A., & Vries, I. (2013). Governing the European port-city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port. *Journal of Transport Geography*, 27, 4-13.

Dietz, T., Ostrom, E., & Stern, P. C. (2003). The struggle to govern the commons. *science*, 302(5652), 1907-1912.

Fedele, J., & Roca, L. J. D. (2015). Puerto y ciudad. *Revista Transporte y Territorio*, (12), 1-15.

- Font, A. (1996). Reforma del Port Vell de Barcelona. Explotación parasitaria de la centralidad urbana. *Rev. COAM*, 27.
- Foulquier, E. (2009). Tensions, conflits et gouvernance dans les ports de commerce français (2004-2007).
- Damien et Marcadon (sld), Les ports européens et la mondialisation. La réforme française, Paris, L'Harmattan, 97-118.
- Freestone, R. (2009). Planning, sustainability and airport-led urban development. *International Planning Studies*, 14(2), 161-176.
- Hodkinson, S. (2012). The new urban enclosures. *City*, 16(5), 500-518.
- Judd, D. R., & Fainstein, S. S. (1999). *The tourist city*. Yale University Press.
- Llovera, J. A. (2015). Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. *Revista Transporte y Territorio*, (12), 70-86.
- Magrinyà Torner, F., Navas Ferrer, T., Mercadé Aloy, J., & Mayorga Cárdenas, M. Y. (2013). Els ports de Barcelona, ciutat i ciutadania: reflexions i propostes per al futur del litoral metropolità.
- Magrinyà Torner, F., Navas Ferrer, T., Mercadé Aloy, J., & Mayorga Cárdenas, M. Y. (2014). Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona y el rol de la ciudadanía.
- Notteboom, T.E. and Rodrigue, J.P., 2005. Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management* 32, 297-313.
- Pallis, A.A., Vitsounis, T.K., and De Langen, P.W., 2010. Port Economics, Policy and Management: Policy & Management 36, 79-101. Review of an Emerging Research Field. *Transport Reviews* 30, 115-161.
- Schlegl, D. J. (2013). Notícies des del front (marítim). *Biblio 3w: revista bibliogràfica de geografia y ciencias sociales*.
- Swyngedouw, E. (2007). 3 Dispossessing H2O. *Neoliberal Environments: False Promises and Unnatural Consequences*, 51.
- Trujillo, L. (2008). Reforms and infrastructure efficiency in Spain's container ports. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42(1), 243-257.

Vasudevan, A., McFarlane, C., & Jeffrey, A. (2008). Spaces of enclosure. *Geoforum*, 39(5), 1641-1646.

Vergara Durán, R. A., & Foulquier, E. (2012). Maritimidad en Barranquilla: etapas del desarrollo urbano y su relación con el puerto. *Investigación y Desarrollo*, 20(1), 02-31.

Verhoeven, P. and Vanoutrive, T., 2011. A Review of European Port Governance. *ECONSHIP*
Verhoeven, P., 2009. European ports policy: meeting contemporary governance challenges. *Maritime*

CAPÍTULO 4

CONCLUSIONES

4. Conclusiones

Los impactos del neoliberalismo en el gobierno local y en el sistema de planeamiento urbanístico han sido el foco y campo de investigación de una gran cantidad de autores a lo largo de los últimos 25 años. Desde la multiplicidad de disciplinas que conforman el campo de los denominados *urban studies*, diferentes autores han tratado de comprender como se filtra el neoliberalismo como proyecto político y económico a la escala urbana a partir de una batería conceptual relativamente novedosa.

Aunque existe un creciente reconocimiento de la utilidad de las teorías del urbanismo neoliberal para abordar la actual fase del desarrollo urbano capitalista existe cierto reconocimiento en la literatura sobre la necesidad de abandonar concepciones abstractas, globales y deterministas en favor de análisis que den cuenta de las especificidades históricas y geográficas. El neoliberalismo no es una condición estable o fija con medidas, políticas y prácticas claramente definidas, ni tampoco es un proceso generalizable, sino un conjunto de procesos cambiante a lo largo del tiempo con distintivas producciones locales según sus contextos institucionales, geográficos y culturales.

Anclados en esta perspectiva y esta agenda de investigación, a lo largo de los diferentes capítulos y artículos de esta tesis doctoral hemos abordado cómo las políticas neoliberales han determinado en las últimas décadas la configuración de ciudades del Sur de Europa y de América Latina (Barcelona, Rio de Janeiro y Atenas), muy especialmente en unos entornos específicos, los frentes marítimo-portuarios de las ciudades, sujetos a intensos procesos de regeneración urbana. De este modo hemos analizado cómo ha evolucionado el urbanismo neoliberal en el contexto de la crisis financiera global y cómo se despliegan fenómenos de naturaleza global, como son los grandes proyectos urbanos para la transformación de los frentes marítimos, en ciudades periféricas o situadas en un segundo nivel en la jerarquía global.

Otro elemento fundamental en la agenda de los estudios sobre el neoliberalismo urbano es la importancia de reconocer la impronta del conflicto y las resistencias; un factor que asigna singularidad a los procesos locales y que permite vislumbrar alternativas. En este sentido, existe un reciente debate en la literatura (ver entre otros el *Special Issue* Blanco, Griggs y Sullivan 2014) que plantea la necesidad de tener en cuenta las lógicas distintivas de lo 'local' o lo 'urbano' para ver, por ejemplo, cómo el neoliberalismo interactúa con otras racionalidades políticas o la capacidad de la “agencia local” para realmente influir y transformar las relaciones de poder así como los esfuerzos de los gobiernos municipales para probar caminos alternativos de desarrollo.

Insertados en este debate, consideramos que los estudios sobre neoliberalismo urbano pueden verse enriquecidos a partir del diálogo con la reciente literatura neomarxista que relaciona el neoliberalismo con los procesos de acumulación por desposesión y los comunes urbanos, una perspectiva dialéctica centrada en el papel específico que juega el antagonismo en el proceso de neoliberalismo urbano y los modos de acumulación y regulación asociados a este.

Consideramos que discusiones y elementos clave en la literatura sobre urbanismo neoliberal, como pueden ser la privatización y creciente mercantilización, la relación entre el sector público y el privado o fenómenos como los desplazamientos de población y la gentrificación pueden verse beneficiados si se tienen en cuenta las teorías que sitúan la centralidad del proceso de acumulación por desposesión en el capitalismo neoliberal y sitúan el papel del antagonismo y la dialéctica cercamientos/comunes en un primer plano. Un elemento destacado de la perspectiva neo-marxista de los comunes, es que considera el análisis del conflicto como un vector y orientación privilegiado para pensar el poder y sus fronteras: en este caso, como una forma de analizar la forma como opera “el neoliberalismo realmente existente”. Por otra, el conflicto, debe entenderse como una fuente potencial de innovación social e institucional en la política urbana local. Tal y como nos recuerda Enrico Gualini, entender el conflicto y el antagonismo no como

algo problemático sino como una potencial fuente de innovación y transformación democrática es una cuestión que tiene una importante “tradicción en el análisis de la política urbana y el planeamiento” (2015).

A continuación, resumiremos brevemente las tres conclusiones generales de la tesis doctoral; conclusiones que desarrollaremos en el siguiente apartado con mas profundidad.

- I. La primera, el proyecto neoliberal esta siendo implementado a partir de una serie de mecanismos y discursos, como la crisis o la realización de mega eventos, cuestiones íntimamente relacionadas con un elemento clave: **la “excepcionalidad”**.
- II. La segunda conclusión es que la crisis que afecta a las ciudades del Sur de Europa esta suponiendo **una ventana de oportunidad para una profundización del neoliberalismo**.
- III. La tercera conclusión es que **el neoliberalismo urbano** en Rio de Janeiro, Barcelona (y también en Grecia) **esta siendo resistido** en base a procesos de defensa, reapropiación y gestión comunitaria de los recursos y que la realización de un derecho a la ciudad radical esta latente dentro de estas prácticas.

4.1 El neoliberalismo como “urbanismo de excepción”

A medida que analizábamos los diferentes casos, un elemento clave ha ido emergiendo como mecanismo del proceso de neoliberalización urbana: la cuestión de la excepcionalidad. Aplicado normalmente para estudiar fenómenos sociales como las guerras o la lucha contra el terrorismo, recientemente, la literatura urbana ha utilizado el concepto de “estado de excepción” de Giorgio Agamben para abordar las

transformaciones en la planificación y la gobernanza urbana como resultado de los grandes proyectos y los mega-eventos (Marrero-Guillamón 2012; Sánchez y Broudehoux 2013), la crisis (Naomi Klein, 2007) o las zonas económicas especiales (Ong, 2006; Swyngedouw, 2002).

En este sentido y aplicado a nuestros casos de estudio empíricos hemos observado cómo la excepcionalidad emerge y se expresa a partir de tres mecanismos cruciales: la realización de Mega-eventos, tal y como observamos en el caso de Rio de Janeiro; el uso de zonas económicas especiales, como vemos en la transformación del Port Vell de Barcelona; y la manipulación de las crisis y las políticas de austeridad, fenómeno que observamos en Barcelona y Atenas. A continuación, abordaremos cada una de estos mecanismos en base a los aprendizajes generados en los estudios empíricos.

4.1.1 El estado de emergencia Olímpico

Los Mega eventos han sido explorados como un instrumento clave de la política urbana por multitud de autores (ver por ejemplo Essex y Chalkley, 1998). Un instrumento que tiene impactos tanto en el desarrollo, planificación como en la gobernanza urbana y que supone un tipo de acción institucional de carácter "excepcional". Tal y como nos recuerda la literatura, existen múltiples factores intrínsecos que distinguen los procesos de planificación asociados a mega-eventos de las operaciones ordinarias: la existencia de fechas límite, la interferencia de organizaciones supranacionales y expertos extranjeros y un establecimiento masivo de organismos *ad hoc*.

Por otro lado, existe un planteamiento dentro de la literatura que considera que los mega-eventos como “emergencias construidas”. Muy a menudo las ciudades deben lidiar con “shocks” o 'ajustes', que pueden venir en forma de 'desastres' – natural, ecológico, económico. Existe un análisis teórico que aborda el proceso de formulación de políticas en “circunstancias fuera de lo ordinario” y que considera los mega-eventos como una condición de “excepcionalidad buscada” con efectos en la formulación de

políticas urbanas y en las formas de gobernanza. Este planteamiento sugiere que los mega-eventos están siendo instrumentalizados por las élites políticas y económicas locales, especialmente por una coalición de líderes de la sociedad civil y empresarios privados que explotan el sentido de urgencia, la movilización y el consenso con el fin de rehacer la ciudad a su propia imagen y beneficio.

Algunos críticos, especialmente entre los estudiosos brasileños, están yendo más lejos. Consideran que Rio de Janeiro ha utilizado mega-eventos como la Copa del mundo y los Juegos Olímpicos como un «estado de excepción" para implementar Grandes proyectos (privados) de desarrollo urbano (que supone por ejemplo una nueva institucionalidad en la planificación urbana) e introducir reformas neoliberales en campos como la seguridad, lo que ha supuesto entre otras cosas la militarización territorial, los procesos de securitización de los espacios públicos y o las expulsiones masivas de poblaciones pobres. (Vainer 2011, Gusmão de Oliveira 2011, Gaffney 2010; Hayes 2011). Trabajos recientes (Fussey; Coaffee, 2011, Marrero, Gaffney) han tratado de explorar y aplicar el concepto de Agamben de 'excepcionalidad' en relación con la dimensión espacial y sobre todo jurídica de los mega-evento: los contratos, reglamentos y asociaciones público y privadas que emergen alrededor de mega-eventos, los poderes extraordinarios concedidos a los organismos internacionales y la "ingeniería financiera" que privatiza las ganancias y socializa las pérdidas.

En nuestros análisis sobre Rio de Janeiro hemos observamos lo siguiente. La realización de la Copa del Mundo de Fútbol y las Olimpiadas de 2016 se han promovido como estrategia privilegiada al alcance de las administraciones locales como medio para generar, no solo un sentido de urgencia – lo que Stavrides (2010) llama un “estado de emergencia olímpico” o “urbanismo de excepción”– sino también un renovado sentimiento de 'patriotismo de ciudad' (véase Vainer, 2011) que ha facilitado y acelerado la realización de proyectos urbanos a gran escala como Porto Maravilha, suspendiendo a su vez los procedimientos de planificación y jurídicos “habituales”. De la misma manera que el 'shock' del capitalismo de desastres descrito por Klein (2007), el

sentimiento de identidad colectiva ha funcionado en el plano interno como un instrumento político de adhesión social, permitiendo instaurar una serie de políticas de urgencia que de otra manera difícilmente contarían con la aprobación ciudadana; sentando así las condiciones de posibilidad para implementar un “urbanismo de excepción” orientado a la promoción de Rio de Janeiro como ciudad global según los plazos y criterios internacionales que marcan los grandes eventos y imponer formas temporales de gobernanza urbana de una institucionalidad propia y de carácter excepcional.

El proyecto Porto Maravilha, aprobado de forma excepcional menos de un mes después del anuncio de la ciudad como sede olímpica bajo la justificación del necesario cumplimiento de los compromisos asumidos en el dossier de la candidatura Olímpica CO-RIO 2016 (Oliveira, 2011: 12). Una planificación urbana a través de un macro proyecto que vendría a sustituir la planificación legal y las figuras tradicionales del planeamiento y que además de los procedimientos normales (votado a través de un decreto) supone una nueva institucionalidad que da pie a la entrada del sector privado dentro de los procesos de *policy making*. Para atraer inversiones al proyecto y beneficiar el sector privado, las normas urbanas son alteradas y flexibilizadas, como por ejemplo la homologación de la ley municipal que autoriza el aumento del potencial constructivo en el área portuaria.

Este estado de emergencia olímpico está siendo aprovechado también por los actuales poderes locales para imponer un 'shock' de orden urbano a la ciudad, un “urbanismo de excepción” (Stavrides, 2008), que pone en suspenso las directrices y los derechos civiles fundamentales reconocidos por la propia carta Carta Olímpica o la legislación brasileña contradiciendo los principios y los años de lucha por el derecho a la ciudad reconocidos en el Estatuto das Cidades de 2001. Mientras el gobierno de la ciudad pretende dar lustre a su imagen internacional e intenta crear una "sensación de seguridad", valor fundamental entre otros para el negocio turístico y la valorización inmobiliaria, las prácticas de disciplinamiento del territorio y de orden social urbano se refuerzan. Esto

se está llevando a cabo por un lado a partir de la aplicación de una serie de medidas represivas con la economía informal que pretenden regular el espacio urbano por vía sancionadora y que han sido fuertemente criticadas por entidades civiles y movimientos sociales por ser una operación de "limpieza social" que criminaliza la pobreza y las prácticas de subsistencia de un elevado porcentaje de la población en nombre de la seguridad, la convivencia y el civismo. Un ataque contra las clases populares de la ciudad utilizando políticas, ordenanzas municipales (conocidas popularmente como "choque de orden") y la construcción de infraestructuras y grandes proyectos urbanos para expulsar a los residentes más pobres de zonas estratégicas.

4.1.2 Crisis y la "doctrina de choque"

Naomi Klein (2007) describe el llamado "capitalismo del desastre" como un sistema que para conseguir imponer sus medidas, altamente impopulares requiere de la existencia de un trauma social, de un "shock" que rompa con el estado de normalidad inmovilizando a la sociedad civil. La "doctrina de choque" se aplica ante situaciones extremas en las que se genera un "estado de excepción", como catástrofes naturales, ataques terroristas o tsunamis financieros que son aprovechados por parte de los poderes hegemónicos para acometer un proceso de expolio y saqueo de lo público e implementar todo tipo de reformas a favor del libre mercado.

Como hemos observado en el caso Catalán y Griego, la actual crisis financiera estaría funcionando como un dispositivo avanzados de este "estado de excepción", un *tour de force* de los poderes conservadores para imponer un 'shock' de orden neoliberal e implementar una serie de medidas que de otra manera hubieran sido de difícil aplicación o hubieran tardado años en poder aplicarse profanando los derechos laborales, privatizando bienes públicos y explotando recursos comunales.

Aunque la crisis explotó de forma diferente en cada país, las causas, consecuencias y políticas adoptadas para abordar la crisis parecen seguir patrones similares. Observamos un contexto común en el caso de los países europeos del sur, donde la reducción del déficit público esta siendo utilizada como el principal argumento para la aplicación de recortes agresivos y la retirada del gobierno de sectores sociales que estaban, hasta hace poco, al margen del mercado; privatizando ámbitos como la salud, la educación y los servicios sociales. En este contexto, las ciudades y el espacio urbano en general emergen también como un entorno ventajoso para aplicar una agresiva reestructuración neoliberal.

Tanto en Barcelona como en Atenas, hemos observado como se ha aprovechado la crisis para garantizar la ejecución de grandes proyectos urbanos en entornos privilegiados de las ciudades (en la zona del Puerto y el Aeropuerto respectivamente) y como se ha producido un debilitamiento de los controles públicos y una desregulación de los procedimientos “normales” de planificación.

En el caso de Grecia, se ha producido una transformación profunda del sistema de planificación espacial y una modificación de leyes y derechos para favorecer a ciertos intereses, principalmente, de los inversores privados. Mientras que en Barcelona se centra en acuerdos individuales locales para satisfacer las necesidades de inversión específicos, tal y como hemos visto en el caso del acuerdo con Salamanca Investments. En un contexto de total ausencia de financiación pública disponible, han surgido alianzas con inversores privados para continuar con el desarrollo del entramado turístico-inmobiliario.

La crisis en este caso ha operado como un dispositivo ideológico que permite profundizar en una determinada agenda urbana de carácter neoliberal. Además de la austeridad y los imperativos del ahorro, que como hemos dicho han actuado bajo la legitimidad de la restricción fiscal permanente perpetuando la regla de mercado y los procesos de privatización, otro dispositivo ha sido la utilización de los “efectos cascada

del crecimiento económico”, que supuestamente deben beneficiar a todos los segmentos de lo social a través de la generación de rentas y empleo, sirven en este caso, como principal fuente de legitimación. Se trataría por tanto de garantizar los beneficios económicos a los inversores (por encima de los intereses del conjunto de la ciudadanía), justificándolo en la supuesta creación de puestos de trabajo y generación de riqueza que aportarían los proyectos en un contexto de crisis.

4.1.3 El Puerto como laboratorio Neoliberal

Aiwha Ong (2006) analiza como algunos Estados asiáticos están haciendo 'excepciones' a sus prácticas legalmente instituidas de administración territorial y zonificación espacial con el fin de obtener una ventaja competitiva en la economía global a través del manejo selectivo del espacio. Regiones administrativas o zonas económicas especiales como tecnologías de zonificación administradas de manera diferente al resto del territorio para facilitar la acumulación de capital. En el trabajo de Ong la zona económica 'materializa' la excepción neoliberal'. Según la autora, esto significa una desviación estratégica y calculada por parte de un poder soberano de la regla general para crear nuevas posibilidades económicas, espacios y tecnologías para un gobierno orientado por el mercado mundial (Ong 2006:7). La zona económica es un espacio único, ' un país dentro de un país ', que ha sido “separado del territorio de la nación, 'codificado' para la libertad económica y la actividad empresarial (2006:19).

Los enclaves económicos que se están construyendo en el Puerto de Barcelona parecen ejemplificar este “neoliberalismo como excepción” descrito por Aihwa Ong (2006): manifestaciones de una 'excepción' jurídica en que el estado experimenta con formas alternativa de gobernanza orientada al mercado y con innovaciones en las formas de gestión de recursos comunes como el espacio público.

Los Puertos, al estilo de las Zonas Económicas Especiales (regiones geográficas a las que se les permiten leyes económicas más liberales de las que rigen en el país para así atraer inversión extranjera), estarían favoreciendo el surgimiento de un “urbanismo de excepción” que subordina el modelo territorial, las políticas fiscales o la misma legislación laboral y medioambiental a las necesidades, los plazos y los criterios que marcan grandes grupos del capital financiero internacional involucrados en el sector del lujo, la promoción inmobiliaria y el turismo.

En nuestro análisis del Puerto de Barcelona hemos podido observar como éste se ha mantenido como una suerte de 'microcosmos', favorecido por un estatuto de autonomía jurídica, territorial y financiera. Un espacio que es descontextualizado y segregado de la ciudad más allá de su muro perimetral y gobernado por un régimen político que está totalmente replegado en sí mismo. A su vez, el régimen de excepción del Puerto supone una reorganización de las estructuras de poder dentro del aparato del estado a partir de reemplazar jurisdicciones burocráticas existentes (por ejemplo, la suspensión de la Ley de Costas por la Ley de Puertos que ha permitido, entre otras, la construcción de un gran hotel en forma de rascacielos en primera línea de mar) y reasignar las responsabilidades administrativas a una Agencia de propósito especial como la Autoridad Portuaria.

Esto ha significado la migración de las funciones de planificación y desarrollo del gobierno local a una agencia u organismo (casi) público que se mantiene relativamente al margen de la planificación y planeamiento legal y que está encargada de estimular y coordinar un desarrollo liderado por el sector privado, a veces con la ayuda de arreglos de financiación específicos, incentivos fiscales y mecanismos de planificación “más ágiles y rápidos”.

Hemos señalado también como los Puertos Españoles, cada vez menos administradores y más “empresariales” (es decir, más parecidos a una empresa comercial que una instalación administrada por el Estado) han diversificado su actividad y su modelo de negocio integrando la explotación de fuentes de ingresos que van más allá de las puramente

marítimo-portuarias. Como ejemplo, la construcción de centros comerciales, edificios de oficinas, hoteles y otros desarrollos no portuarios. La propia naturaleza del puerto es decir, la estructura administrativa, autónoma, flexible, descentralizada y competitiva, estaría llevando a los gerentes de las Autoridades Portuarias a seguir el principio de la teoría del valor neoclásica de hacer, en términos económicos, el mayor y mejor uso de la tierra, convirtiendo el puerto-ciudad en un lucrativo complejo comercial y turístico en detrimento de usos y actividades de carácter más cívico o popular. Esto explicaría también la creciente restricción en el acceso de un entorno de dominio público para poder ofrecer un producto a medida de cierta demanda (como pueden ser los grandes yates). Restringir o denegar el acceso, crear barreras o mecanismos de exclusión de cara a generar entornos y productos comerciales dirigidos a ciertos segmentos sociales.

Aunque las ciudades mediterráneas se han caracterizado históricamente por la imagen arquetípica de la densidad, la complejidad urbana y la diversidad social (Muñoz, 2008) el puerto de Barcelona estaría construyendo un tipo de arquitectura y de espacialidad más acorde con la tradición urbana anglosajona con espacios semi-públicos como los “shopping-malls”, vigilancia privada, hoteles-resort o entornos segregados para el consumo de las elites. En nuestro caso, el Puerto de Barcelona, que actúa como una empresa, ha intentado sacar el máximo provecho de todos sus activos, como el espacio urbano portuario del Port Vell.

Por otro lado, hemos visto como el Puerto de Barcelona ha sido pionero en la ciudad en la aplicación de dos principios y prácticas fundamentales de la Nueva Gestión Pública. Por un lado, por la subcontratación o provisión privada de servicios e infraestructuras urbanas a partir de concesiones. Como sucede en la gestión de la Marina Port Vell, estos activos infraestructurales son cada vez más sensibles a la creciente financiarización de la economía y se convierten en productos comercializables que pueden ser gestionados por bancos, constructoras, fondos de inversión o grupos especializados en infraestructuras como Salamanca Investments.

Por otro lado, por la autonomización empresarial de los operadores públicos descargando parte de las responsabilidades a organismos no elegidos. En la administración del Puerto, por tanto, no solo actores privados han asumido un papel cada vez más importante en la gestión de bienes y servicios públicos, sino que la forma en la que las diferentes agencias públicas organizan sus propios asuntos y gobiernan la transformación del espacio se ha vuelto cada vez más indistinguible de la forma y la sustancia de sus contrapartes privadas, asumiendo principios y valores generalmente asociados al sector privado como maximización de beneficios, autosuficiencia financiera, recuperación de los costos y falta de rendición de cuentas.

Además, estas nuevas instituciones de desarrollo urbano que sustituyen los organismos públicos de planeamiento no están sujetos a las reglas que se aplican normalmente a los gobiernos municipales. Como consecuencia, esto puede resultar en un debilitamiento significativo de la influencia local y una ausencia de planificación estratégica territorial. Como hemos visto en el caso de la transformación del Port Vell, los procesos de planificación cada vez más son menos transparentes al público, los acuerdos de desarrollo entre el estado y los promotores suelen incluir cláusulas de confidencialidad y muchas veces, bajo un clima de excepcionalidad, se acaba simplificando la normativa urbanística para permitir una aprobación rápida que no interfiera con los plazos marcados.

En resumen, podemos decir que el puerto se adelantó a la tendencia creciente que desde los años setenta vienen proponiendo una redefinición del papel de los gobiernos locales. Por un lado, en la adopción de principios, técnicas y mecanismos propios de la gestión empresarial subordinando la lógica de la acción pública a los criterios de eficacia y eficiencia. Por otro, abandonados a su suerte y a su propia capacidad para atraer inversiones, la administración de los puertos se pliega al modelo del 'empresarialismo urbano' descrito en su día por David Harvey (1978). Por todos estos elementos que consideraremos el entorno Portuario como un laboratorio político para los experimentos

neoliberales en el desarrollo del empresarialismo urbano, la mercantilización y la competencia, una “ incubadora” o una “zona de excepción neoliberal” (Ong, 2013).

4.2- La crisis como una nueva fase de profundización neoliberal

Uno de los objetivos de esta tesis era contribuir, a partir de una investigación empírica, a los debates sobre la crisis financiera y su impacto en las políticas y la transformación del desarrollo urbano a partir de evaluar la fase actual de desarrollo y la forma que adopta el urbanismo neoliberal en el contexto específico de la crisis financiera mundial de 2012.

Desde el comienzo de la crisis fiscal, los geógrafos han demostrado que esto era una turbulencia con una importante dimensión espacial (Harvey, 2010). Cinco años después del brote inicial, se evidencia que no sólo la formación de la crisis sino también su "gestión" a través de la austeridad pública tiene una distintiva dimensión urbana: las ciudades están directamente afectadas a causa de su mala situación fiscal o indirectamente se ven afectadas por los recortes en servicios públicos. Por tanto, el punto de interés era ver el impacto del nuevo régimen de austeridad establecido en las secuelas de la crisis y comprobar si la austeridad era una nueva matriz operacional para la política urbana y cómo los gobiernos urbanos están conduciendo, administrando o subvirtiendo la austeridad.

Jamie Peck, quizás el representante más prominente de este debate, acuñó el término “urbanismo de la austeridad” (Peck 2012) para describir el reescalado de las medidas de austeridad del estado a lo urbano y las implicaciones económicas, políticas y sociales de tales políticas. (Peck, 2013). El autor argumenta que, aunque el neoliberalismo en el actual contexto de crisis no viene definido por una condición estable (con medidas, políticas y prácticas claramente definidas); ni tampoco es un proceso generalizable sino

un proceso cambiante a lo largo del tiempo con distintivas producciones locales según sus contextos institucionales, geográficos y culturales; existe un mínimo común denominador: la imposición de políticas basadas en el mercado y basadas en el principio de austeridad. Este principio aparece bajo la apariencia de varias prácticas: ajuste estructural, privatización y partenariados público-privadas, reducción de la política social activa y de bienestar...etc.

El supuesto del que partíamos era que la crisis en España y Grecia, estrechamente ligadas a la crisis mundial del sistema capitalista, esta siendo el vehículo para la consolidación de los cambios estructurales neoliberales en el espacio urbano, imponiendo una "profundización del neoliberalismo". Centrando el análisis en proyectos en dos infraestructuras urbanas: el Puerto de Barcelona y el Aeropuerto de Atenas; hemos abordado el patrón dominante de desarrollo urbano neoliberal en el contexto de crisis actual con el objetivo de ver si se habían producido transformaciones en las estructuras de poder, el marco legislativo y el discurso que rodean el desarrollo de estos dos proyectos y estudiar continuidades y rupturas del sistema de planificación espacial, antes y después del estallido de la crisis.

A partir de los estudios de caso, hemos visto una vigorosa promoción del modelo neoliberal de desarrollo urbano. Aunque tanto en el caso griego como en el frente marítimo de Barcelona, este modelo ya se había iniciado antes, la realidad ha mostrado como en el contexto de la actual crisis en el sur de Europa, podemos observar la persistencia de un neoliberalismo agresivo que aprovecha la 'emergencia' de la crisis.

Observamos que se da un impulso coercitivo para privatizar rápidamente y poner en venta propiedades y infraestructuras del estado; una desregulación creciente de la planificación y un debilitamiento del control público; así como la promoción de proyectos de desarrollo urbanos a gran escala que imponen y establecen formas mercantilizadas de la vida social. Estas medidas tienden a ser parte de una agenda de desarrollo urbano más amplia que se presenta como "la" solución a pesar de estar

fuertemente arraigada en la doctrina neoliberal, a su vez, uno de los factores causales de la crisis actual.

En el caso de Barcelona, se han producido un gran número de cambios institucionales: flexibilización de las licencias urbanísticas (plan de usos mas flexible para la llegada de hoteles y apartamentos turísticos) privatización de inmuebles públicos (como la facultad de náutica) y la promoción de una ampliación de una concesión para el favorecimiento de inversiones privadas (la transformación de la marina de la principal marina de la ciudad en una marina de lujo) que fue tratada como un proyectos estratégico que venia a fortalecer el papel de Barcelona en el ámbito náutico a nivel europeo.

Se observa un modelo de desarrollo parecido al de la burbuja, pero sin las grandes inversiones de lo público, tal y como sucedía con los grandes proyectos de infraestructura de la época del boom inmobiliario. En esta situación, las autoridades públicas han utilizado sus dos principales recursos disponibles, la regulación (en este caso, un crecimiento de la desregulación en el planeamiento) y la venta de patrimonio y bienes públicos como elementos que deban facilitar las inversiones y la actividad urbana en el centro de la ciudad. En un contexto de total ausencia de financiación pública disponible, se observa un refuerzo de las alianzas con inversores privados para continuar con el desarrollo turístico-inmobiliario. En el caso de Barcelona, a partir de favorecer prácticas de consumo de las élites.

Observamos por tanto una situación donde los recursos comunes y los bienes públicos, están a la venta para inversores privados, renunciando a áreas y espacios comunes centrales (como el Puerto ciudadano) a favor de aquellos grupos sociales con capacidad económica y de consumo. Aunque el proyecto parece que no haya costado ni un céntimo a las arcas públicas, la realidad es que estamos ante una situación de explotación de un recurso común: las playas y el suelo público del frente marítimo en Hellenikon y el carácter público del puerto en el Port Vell. Esta transferencia de los recursos al sector privado se promueve a través de nuevos esquemas de gestión,

privatización, concesiones y formas complejas de explotación, en el marco de un agresivo proceso de acumulación por desposesión (Harvey, 2006).

En el proceso del Aeropuerto de Atenas podemos rastrear los efectos devastadores que ha tenido la crisis y la financiarización de la economía capitalista en los procesos de reproducción social y en el entorno urbano y cómo la austeridad ha supuesto que procesos democráticos sean socavados apoyándose en tecnócratas y administradores urbanos que están a cargo de reducir la deuda.

En este sentido, la crisis y los memorandos impusieron la privatización de Hellenikon, la extensión de 6.200 metros cuadrados que incluye el antiguo aeropuerto y el paseo marítimo de St Cosme y que representa la joya de la corona del programa de privatizaciones que se está aplicando como parte del compromiso de Grecia con sus prestamistas. En este sentido, la crisis y los memorandos impusieron la privatización en un tiempo muy corto convirtiéndolas en un blanco importante del proceso de desposesión por parte del capital global y local. La crisis y la austeridad es considerada desde esta perspectiva como un dispositivo de desvalorización de la tierra y de los activos, dejándolos listos para los procesos de desposesión por parte del capital global.

De algún modo, observamos como la austeridad (entendida como reducción de la deuda del gobierno y eliminación del déficit) vuelve a ser un termino clave para entender el contexto actual, del mismo modo que lo fue en la anterior Gran crisis del capitalismo, en los años setenta. La política de austeridad consolida y reafirma los procesos de neoliberalización y sus efectos espaciales (el impacto de la austeridad, descargando particularmente a las autoridades municipales) y reformas socio-institucionales (políticas y programas) tanto como lo hicieron durante las iteraciones anteriores de restricción fiscal a partir de la década de 1970. Pero si en ese momento, la crisis y austeridad derivó en un proceso de descarga de las funciones a niveles inferiores y a una obligación de estos de conseguir atraer recursos como “solución neoliberal” a la crisis, en el actual contexto, el “urbanismo de austeridad” (Peck 2012) engloba desde el

nombramiento autoritario de «gestores de emergencia" exteriores al estado, hasta formas de recorte de presupuestos públicos o nuevas rondas de privatización.

También podemos descubrir sin embargo, nuevas formas de resistencia a las políticas de la crisis conectadas a los actos de “ocupación” que transformaron el espacio público urbano como un medio para crear nuevos lazos sociales y construir formas de lucha colectiva. Este punto forma parte del último apartado de nuestras conclusiones.

4.3 La neoliberalización urbana es impugnada mediante la producción y defensa de los comunes urbanos

La tercera conclusión de esta tesis es que movimientos sociales en Rio de Janeiro, Barcelona y Grecia están respondiendo y resistiendo el proceso de neoliberalización creando y defendiendo comunes urbanos y que la realización de un derecho a la ciudad (Lefebvre, 1968; Harvey, 2009) radical esta latente dentro de estas prácticas. A continuación, pasaremos a describir en detalle estas dos ideas.

Uno de los objetivos de esta tesis era abordar el debate sobre el papel de las resistencias y la capacidad de producir alternativas al neoliberalismo por parte de movimientos contra-hegemonicos. El planteamientos de partida era que buena parte de la literatura que aborda la 'neoliberalización de la ciudad', especialmente aquella influenciada por la escuela de la regulación (y no tanto otras orientaciones como la foucaultiana por ejemplo) ha tendido a minimizar las lógicas distintivas de lo 'local'/ 'urbano' y como estas interactúan para producir un conjunto concreto de resultados (Blanco, Griggs y Sullivan;2014).

Frente a esto, veíamos importante analizar, las formas “actualmente existentes de resistencia” que impregnan nuestras ciudades y el papel específico que juega el antagonismo en los modos de acumulación y regulación asociados al neoliberalismo

así como abordar si, de la composición de tales antagonismos, podría surgir una nueva imaginación política. En este sentido, el enfoque adoptado aquí es complementario a muchos enfoques de la economía política que estudian los movimientos de resistencia al neoliberalismo (Mayer 2013, Leitner et al 2009).

Para abordar estas cuestiones, hemos utilizado el concepto de comunes urbanos, noción trabajada recientemente por parte de cierta literatura crítica de orientación Neomarxista. Esta tesis ha sostenido que este concepto es importante para entender cómo los desposeídos no son víctimas pasivas, sino que participan en acciones ofensivas para apropiarse y redefinir las ciudades y el espacio urbano. Tal y como hemos visto en el caso de Port Vell, en las resistencias frente a la privatización en Hellenikon o las luchas de los habitantes de las favelas de Rio, surgen movimientos políticos que han sido particularmente activos contra la usurpación del espacio público por intereses privados. Estrategias de resistencia e innovación institucional que afirman principios de acceso, participación y sostenibilidad; principios que se encuentran en el corazón de la lucha por los comunes. Estos elementos contribuyen a superar visiones del urbanismo neoliberal demasiado centradas en la dinámica del capital (o “capitalocéntricas”) situando la agencia de los desposeídos en la conformación del proceso urbano a través de la creación y la defensa de los comunes urbanos.

Poner en diálogo esta literatura con el enfoque del urbanismo neoliberal nos ha ayudado a entender mejor la reurbanización del frente marítimo de Barcelona y Río de Janeiro y los tipos de conflictos que están sucediendo en esos entornos, contribuyendo al debate aportando planteamientos novedosos.

En primer lugar, estaría el concepto de cercamiento. Varios geógrafos (Blomley 2008; Harvey 2012; Hodgkinson 2012; De Angelis 2007) han argumentado recientemente que nuestra comprensión de elementos clásicos de los estudios urbanos sobre la ciudad neoliberal, como la gentrificación, “el revanchismo” o las privatizaciones puede verse beneficiada si pensamos estos procesos en términos de la relación antagónica entre

cercamientos y comunes, al describir uno de los rasgos básicos de la lógica que caracteriza los procesos de valorización y acumulación neoliberal: no se trata tanto de “crear riqueza” como de privatizar y convertir en mercancía recursos que no lo eran; un proceso donde el Estado juega un papel fundamental. De este modo, el concepto de cercamiento nos permite conectar transformaciones globales donde la desposesión y las estrategias urbanas de exclusión y el desplazamiento están desempeñando un papel cada vez más central en la gestión del espacio urbano y en la organización de acumulación. A su vez, nos apunta el camino hacia las alternativas políticas en términos de desmercantilizar el espacio urbano o la vivienda mediante el reconocimiento de su condición de ' común urbano".

El caso del Puerto y la operación de transformación de la marina en un resort para megayates nos muestra claramente como opera este proceso de cercamiento urbano donde el Estado, en este caso, articulado bajo la figura de la Autoridad Portuaria y sus aliados en el sector privado, se apropian de recursos comunes de un grupo social que lucha por mantener el acceso al recurso en nombre de su derecho a la ciudad. En vez del rompeolas, la playa nudista, o la posibilidad de aprovechar la reconversión del espacio Portuario para el desarrollo de equipamientos o la creación de “espacio verde y azul”, el Puerto-ciudad es apropiado en nombre de la creación de formas de acumulación de capital mas avanzadas.

Se produce así una “gran transformación” donde los espacios públicos y los aspectos más inmateriales producidos colectivamente (patrimonio, vistas, maritimidad..etc) han pasado de ser una dotación natural y parte de las relaciones sociales de la ciudad a ser una mercancía colonizada por determinadas élites urbanas socavando las “economías morales” y las previas “relaciones sociales” como el pic-nic, la pesca, el paseo o los sitios para disfrutar de las vistas. Como dice Enrique Viale, “en las ciudades no hay petróleo, no hay minerales; pero hay tierra pública para alimentar la codicia de las corporaciones.” (en Massuh 2014, 55-60).

Pero como plantea Polanyi, el suelo es una mercancía ficticia que debe ser creada. En este sentido, la lógica de cercamiento también define bien el modo de funcionar y de operar del urbanismo Neoliberal en el Puerto. Por un lado, se ha generado un proceso de comercialización y *clubbificación* restringiendo el carácter abierto y accesible de muchos espacios considerados públicos (lo que ha destruido los valores de uso existentes y el carácter público de los espacios), como primer paso para convertirlos en una mercancía. Por otro lado, los nuevos tipos de desarrollos han venido acompañados por vallas, seguridad privada y vigilancia como una forma para excluir cualquier cosa que pueda desvalorizar su valor de cambio o interrumpir el negocio exclusivo y consumista que deba tener lugar ahí.

Esta apropiación de espacios comunes no sólo abren nuevos territorios para la acumulación e imponen nuevas relaciones sociales, sino que también genera desplazamientos de las clases populares, crea fronteras físicas y simbólicas con la instalación de vallas, muros, cámaras de videovigilancia y supone la transformación de los derechos comunes como puede ser el derecho al espacio público - en derechos privados. Procesos todos fundamentales para hacer del suelo urbano del Puerto ciudad una mercancía y que pueden recordar a los cercamientos y expulsión de los campesinos de los campos comunales de los inicios del capitalismo.

Sin embargo, las conclusiones que extraemos del caso de estudio es que la acumulación por desposesión en la escala urbana no es un proceso inevitable, sino que el Puerto-ciudad en Barcelona es un espacio en disputa, no controlado totalmente por una persona o institución, sino que, como sucede siempre, existen múltiples reclamos sobre “la propiedad”. Un conflicto que gira entorno al régimen de gobernanza, las normas, los discursos y estructuras construidas que son las que acaban definiendo quién puede ir dónde y cuándo y qué puede hacerse allí. En el caso del Puerto hemos observado una dialéctica entre dos dinámicas o regímenes contrapuestos: uno que hemos definido como de comunes que tenía como objetivo abrir y compartir los derechos al espacio; otro de cercamiento y que perseguía la restricción, regulación o cierre de espacio.

Comunes y cercamientos por tanto, términos que se conjugan juntos, una relación social dinámica que se reconfigura entorno al conflicto social sobre el acceso a y el control sobre ciertos recursos. De alguna forma, sería aplicar la dialéctica de lo que Karl Polanyi denomina "doble movimiento" – es decir, frente al crecimiento de las dinámicas de mercantilización, el crecimiento simultáneo de las reacciones de movimientos sociales contra los efectos negativos de la sociedad de mercado – al ámbito urbano.

Esto nos lleva al último punto. Consideramos que el análisis de los comunes urbanos puede hacer una contribución al debate teórico sobre lo que podría significar la realización del derecho a la ciudad en la práctica. Consideramos que los comunes constituyen una hipótesis política emergente de enorme potencialidad y abren la puerta a un cambio institucional, al permitir repensar y explorar nuevos modelos de gestión colectiva de ciertos recursos así como democratizar los servicios anteriormente prestados por la administración pública.

La virtud de utilizar los comunes como categoría de análisis es que, a diferencia si se quiere de las proclamaciones más abstractas del derecho a la ciudad, tienen sus raíces en el pasado, si se quiere, en la historia de la lucha de clases (los orígenes de los campos comunales), así como en movilizaciones concretas que se dan en la actualidad.

Como vemos en movimientos como los de la Plataforma defensem el Port Vell en lugar de un derecho abstracto, observamos como el derecho a la ciudad es manifiesta en las prácticas cotidianas, de protesta o ocupación, que intentan democratizar el acceso a recursos comunes como son el espacio público portuario. Las reivindicaciones apuntan también a las capacidades colectivas para producir y gobernar lo urbano y sus recursos: el puerto como “algo nuestro” que debe “retornarse” a la ciudad y establecerse una gobernanza democrática donde este representada la sociedad civil. En suma, propiedad común (protección legal) y gobernanza comunitaria para construir un dominio público más democrático, equitativo y ecológicamente sostenible.

Por tanto, estas movilizaciones no solamente deben ser vistas como actos “defensivos” contra los cercamientos, sino a su vez como formas de innovación social. Es en este sentido que debemos enmarcar la demanda de “re-municipalización” del Puerto-ciudad por parte del movimiento social urbano. Una demanda que podemos enmarcar en un contexto más amplio, ante la extendida corriente que se está produciendo en toda Europa de recuperación del control de ciertos servicios públicos urbanos a partir de diferentes experiencias remunicipalizadoras.

De alguna forma, esta reclamación de un recurso que pertenece a todos y que por tanto, no debe ser privatizado, es uno de los elementos clave y compartido en las luchas que enfrentan el neoliberalismo. Una lucha que no es estrictamente una lucha contra la privatización, sino un rechazo contra el modo mercantil de funcionar de lo público. No se trataría simplemente de volver a una gestión pública para hacer frente a la privatización, sino que la reclamación de la propiedad colectiva del recurso, como en el caso del Port Vell, encierra la necesidad de pensar otras formas de acción pública, de deliberación y de ensamblaje colectivo proponiendo una nueva concepción de lo público (más allá de lo público-institucional) a partir de la idea de “lo común” (Subirats, 2011).

En este sentido, el conflicto y las demandas por redefinir colectiva y democráticamente el futuro de las ciudades – que puede quedar recogido bajo las reivindicaciones por el “derecho a la ciudad” - así como las prácticas de defensa, apropiación y autogestión de recursos urbanos están en el centro de un proceso de “repolitización de la política urbana” y una redefinición de sus coordenadas. Estos procesos no solo suponen una demanda de ciertos derechos colectivos y el desarrollo de prácticas y de acción política desde la ciudadanía, sino también un replanteamiento de las dinámicas socio-espaciales que construyen la ciudad y de la propia forma Estado, a partir del replanteamiento de cuestiones como representación, democracia y sostenibilidad o “el bien común” y “el interés general”, contribuyendo a la posibilidad de imaginar formas de gobernanza urbana post-neoliberales.

Una nueva narrativa que en vez de abordar las nociones de ciudadanía, propiedad y representación política, esta basada en elementos como valor de uso, sostenibilidad y gestión colectiva, participativa y transparente, como alternativa a la neoliberalización de lo público. Es en este sentido que los comunes constituyen una hipótesis política emergente de enorme potencialidad y abren la puerta a un cambio institucional, al permitir repensar y explorar nuevos modelos de gestión colectiva de ciertos recursos así como democratizar los servicios anteriormente prestados por la administración pública.

En suma, consideramos que la literatura sobre los comunes urbanos nos permite complementar la literatura que analiza el proceso de neoliberalización de las ciudades así como la literatura que analiza el denominado “derecho a la ciudad”.

4.4 Futura agenda de investigación

Una de las carencias que he encontrado revisando la literatura es que actualmente, pocos son los estudios académicos que relacionan los nuevos cercamientos y los bienes comunes con el espacio urbano. Recurriendo a una revisión bibliográfica sobre el tratamiento del tema durante la última década por parte de algunas de las más prestigiosas revistas de estudios críticos urbanos se deduce que los conceptos de nuevos cercamientos y bienes comunes se están trabajando, pero sin poner demasiado énfasis en la dialéctica que generan en la ciudad. En este sentido, y aunque la tesis ha sido un primer paso para llenar este vacío aportando un primer estudio de caso donde discutir estas cuestiones, la línea de investigación iniciada puede ser profundizada a partir de estudios que tengan en cuenta la relación entre las teorías de los comunes urbanos con las teorías Marxistas de la acumulación primitiva o la acumulación por desposesión.

A su vez, considero que la línea de investigación que vincula movimientos sociales con los comunes iniciada con esta tesis puede ser profundizada a partir de un estudio más pormenorizado sobre las diferencias que se producen entre las movilizaciones que se produjeron en los años setenta con las movilizaciones en la actualidad. Una cuestión fundamental de las aproximaciones marxistas a la “cuestión urbana” es la dialéctica entre lo urbano como un sitio para la acumulación de capital y las luchas sociales. Sin embargo, esta relación ha cambiado, al menos, desde que Castells (1977) escribió su famoso texto. En nuestros estudios de caso identificamos acciones de resistencia y el surgimiento de actores sociales que en el proceso de movilización frente a la amenaza de expulsión aparecen como líderes comunitarios importantes para la organización y la movilización de la comunidad y su representación en las reuniones y audiencias con los organismos públicos. Actores, que poco a poco, van ganando una mayor legitimidad en detrimento de sindicatos o las asociaciones de vecinos con poca representación o deslegitimadas por los lugareños debido a la cooptación político-partidista. La movilización de estos nuevos líderes es reciente, pero es interesante tener en cuenta los avances y sus logros.

Finalmente, en esta tesis nos hemos centrado principalmente en una evaluación de los impactos del 'urbanismo de austeridad' y menos las prácticas alternativas que se desarrollan en tales circunstancias. En este sentido, otra futura línea de investigación sería abordar los avances que están teniendo las actuales formas de “asalto institucional” que están teniendo lugar en ciudades de todo el territorio Español y que permiten abordar bien los debates sobre los límites de los procesos de neoliberalización urbana y la cuestión de las alternativas.

4.4 Bibliografía

- Agamben G. 2005. *State of exception*. Chicago, IL:: University of Chicago Press.
- Blanco, I., Griggs, S., & Sullivan, H. (2014). Situating the local in the neoliberalisation and transformation of urban governance. *Urban Studies*, 51(15), 3129-3146.
- Broudehoux AM. 2007. Spectacular Beijing: the conspicuous construction of an Olympic metropolis. *J Urban Affairs*. 29(4):383–399.
- Castells, M. (1977). *La cuestión urbana*. Siglo Veintiuno Ed..
- Essex, S., & Chalkley, B. (1998). Olympic Games: catalyst of urban change. *Leisure studies*, 17(3), 187-206.
- Fussey, P., & Coaffee, J. (2011). Olympic rings of steel: Constructing security for 2012 and beyond. *Security Games*, 36-54.
- Gaffney C. 2010. Mega-events and socio-spatial dynamics in Rio de Janeiro, 1919–2016. *J Latin Am Geogr*. 9(1):7–29.
- Gualini, E. (2015). *Planning and Conflict: Critical Perspectives on Contentious Urban Developments*. Routledge.
- Gusmão de Oliveira N. 2011. Força-de-lei: rupturas e realinhamentos institucionais na busca do ‘sonho olímpico’ carioca. Paper presented at: 14th annual meeting of the National Association of Researchers in Urban and Regional Planning (ANPUR); Rio de Janeiro.
- Gusmão de Oliveira N. 2013. *O Poder Dos Jogos e Os Jogos De Poder: Os Interesses Em Campo Na Produção De Uma Cidade Para O Espetáculo Esportivo* [dissertation]. Rio de Janeiro: IPPUR, Federal University of Rio de Janeiro.
- Harvey D. 1989. From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late Capitalism. *Geografiska Annaler*. 71: 3–17
- Harvey, D. (2009). ¿ Estamos realmente ante el fin del neoliberalismo?. *Herramienta*, 41, 153-164.
- Judd D. 2003. *The infrastructure of play: building the tourist city*. New York: M.E. Sharpe.
- Klein N. 2007. *The shock doctrine: the rise of disaster capitalism*. Toronto: Knop
- Lefebvre, H. (1968). *La vie quotidienne dans le monde moderne* (Vol. 162). Paris: Gallimard.

Leitner, H., Peck, J., & Sheppard, E. S. (Eds.). (2007). *Contesting neoliberalism: Urban frontiers*. Guilford Press.

Marrero-Guillamón, I. (2012). Olympic state of exception. *The Art of Dissent: Adventures in London's Olympic State*, 20-29.

Mayer, M. (2007). Contesting the neoliberalization of urban governance. *Contesting neoliberalism: Urban frontiers*, 90-115.

Muñoz, F. (2008). *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*.

Oliveira FL. 2013. *Urban Politics and Olympic Games in Rio*. Paper presented at: Annual Meeting of the American Association of Geographers; Los Angeles (CA), USA.

Ong, A. (2006). *Neoliberalism as exception: Mutations in citizenship and sovereignty*. Duke University Press.

Peck, J. (2012). Austerity urbanism: American cities under extreme economy. *City*, 16(6), 626-655.

Peck, J. (2013). Pushing austerity: state failure, municipal bankruptcy and the crises of fiscal federalism in the USA. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, rst018.

Polanyi, K. (2003). *La gran transformación: los orígenes políticos y económicos de nuestro tiempo*. Fondo de Cultura Económica.

Porto Maravilha. 2011. Official website [Internet]. [cited 2013 Jun 19]. Available from: <http://www.portomaravilha.com.br>

Rolnik R. 2011. Porto Maravilha: custos públicos e benefícios privados? [Internet]. [cited 2013 Jun 19]. Available from: <http://raquelrolnik.wordpress.com/>

Sánchez, F., & Broudehoux, A. M. (2013). Mega-events and urban regeneration in Rio de Janeiro: planning in a state of emergency. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 5(2), 132-153.

Stavrides S. 2010. *The Athens 2004 Olympics: modernization as a state of emergency*. Paper presented at: International conference on Mega-events and the city. Federal Fluminense University; Niterói, Brazil.

Subirats, J. (2011). *Otra sociedad; otra política?: De «no nos representan» a la democracia de lo común*. Barcelona: Icaria Asaco, 2011..

Svampa, M. (2015). Commodities Consensus: Neoextractivism and Enclosure of the Commons in Latin America. *South Atlantic Quarterly*, 114(1), 65-82.

Swyngedouw, E.; Moulaert, F. y Rodríguez, A. (2002). «Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy.» *Antipode*, Vol. 34(3), pp. 542-577.

Vainer CB. 2009. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: Arantes O, Vainer C, Maricato E, editors. *A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes; p. 75–103.

Vainer CB. 2011. Megaeventos e a Cidade de Exceção. Paper presented at: 14th annual meeting of the National Association of Researchers in Urban and Regional Planning (ANPUR); Rio de Janeiro, Brazil.