

Las redes de corredores urbanos terciarios en las metrópolis latinoamericanas

Emilio Pradilla Cobos¹ y Lisett Márquez López²

En las últimas cuatro décadas, el *patrón neoliberal de acumulación de capital*, vigente en las sociedades latinoamericanas a partir del abandono del intervencionista estatal desde la recesión sincronizada mundial de 1982, ha dado lugar a profundos cambios en las estructuras y las formas de las metrópolis de la región (Pradilla, 1990; Pradilla, 2010; Pradilla, 2014). Entre ellos sobresale el tránsito de su organización morfológica estructural a partir de centralidades múltiples jerarquizadas, la cual dominó en la última parte de la industrialización sustitutiva de importaciones y la urbanización acelerada, a otra caracterizada por la formación de una red de *corredores urbanos terciarios* jerarquizados y diversos, en continuo proceso de multiplicación, densificación, verticalización y ampliación de su ámbito territorial de influencia.

El objetivo de este trabajo es exponer los antecedentes de la construcción teórica del concepto descriptivo de corredor urbano terciario, su naturaleza, sus determinaciones objetivas y subjetivas, su desarrollo desigual y combinado, como operan en ellos las rentas y precios del suelo, y como da cuenta hoy de la emergencia y consolidación de una nueva forma de organización de las metrópolis latinoamericanas.

La red de corredores urbanos terciarios

Hemos propuesto como alternativa a las modelizaciones históricas³ y sus aplicaciones al análisis de la morfología urbana en América Latina el concepto

¹ Profesor-Investigador del Departamento de Teoría y Análisis, Área de investigación Procesos y estructuras territoriales, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, Ciudad de México.

² Profesora-Investigadora del Departamento de Teoría y Análisis, Jefa del Área de investigación Procesos y estructuras territoriales, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, Ciudad de México.

³ Nos referimos a los “modelos” de círculos concéntricos, zonas radiales y múltiples centralidades (Richardson, 1993) y sus aplicaciones diversas a la ciudad de México por Luis Unikel, Javier Delgado, Adrián Aguilar, Oscar Terrazas, Emilio Duhau, Ángela Giglia y otros.

descriptivo de *corredores urbanos terciarios*. El desarrollo de este concepto para referirnos a la materialidad existente hoy en la morfología urbana se llevó a cabo a partir del análisis de la historia de la Ciudad de México, y desde su metropolización en los años cuarenta del siglo XX, de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), iniciado en 1998 en el Fideicomiso de Estudios Estratégicos de la Ciudad de México⁴ (Fideicomiso, 2000). Su formulación data de este trabajo en el Fideicomiso; y se desarrolla posteriormente en 2002. Postula el tránsito de la ciudad de México de una estructuración a partir de una *centralidad única*, que se transformó en *centralidad ampliada* en el período que se inició en 1820 con el patrón de acumulación mercantilista oligárquico (Cueva, 2009 [1977]: caps. 7 y 8) y siguió con la industrialización y urbanización acelerada en el intervencionismo estatal (1940-1970), la que a través de una etapa transicional de *múltiples centralidades jerarquizadas* (1960-1980), avanzó hacia la formación de una *red de corredores urbanos terciarios* (Pradilla y Pino, 2004 [2002]).

La formación de esta trama de corredores terciarios está determinada y puede ser explicada por el análisis de los procesos económicos, sociales, políticos, ideológico-culturales y territoriales de las *formaciones económico-sociales* (FES) latinoamericanas, aplicado a la estructuración urbana de las grandes ciudades, pues como hecho material no tiene existencia propia y su movimiento depende de aquel de sus elementos, estructuras, relaciones, procesos, contradicciones y conflictos sociales.

Nuestra experiencia práctica en otras metrópolis latinoamericanas como Río de Janeiro, Sao Paulo, Quito, Santiago, Caracas, Medellín y Bogotá nos llevó a sugerir su aplicación a todas ellas en la fase de mundialización del capital iniciada con la aplicación del *patrón neoliberal de acumulación de capital* a partir de la recesión de 1982, pero llevando a cabo en cada caso investigaciones concretas que analicen la

⁴ El Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México, organismo de investigación y planeación creado por el Ing. Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano, como Jefe de Gobierno de México Distrito Federal en 1998, y liquidado por el Lic. Andrés Manuel López Obrador cuando asumió esta misma Jefatura en diciembre del 2000.

lógica de desarrollo territorial desigual a lo largo de la historia en la región (Márquez y Pradilla, 2022 [2018]).

Los antecedentes del planteamiento

La primera referencia a los *corredores urbanos* la encontramos en Homer Hoyt quien en 1939 propuso su modelo de sectores radiales formados a partir del centro urbano, sobre los ejes de transporte rápido, hacia las periferias, atrayendo a los comercios, bancos y servicios sobre sus bordes (Richardson, 1993). Aunque coincide la denominación, difieren las características, ubicaciones, actividades y determinaciones de estos corredores con los propuestos por nosotros.

En 1984, el Departamento del Distrito Federal (ciudad de México) propuso su *Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica* (PRUPE) al cual estructuraba a partir del centro histórico y ocho subcentros urbanos de alta intensidad y densidad edilicia –altura de inmuebles–, articulados entre sí por corredores urbanos de vivienda, comercios y servicios relacionados con ésta (DDF, 1984). La propuesta se realizó en el marco de la planeación indicativa y el intervencionismo estatal; pero en el sismo del 19 de septiembre de 1985, se derrumbó también el PRUPE pues el gobierno local relacionó la destructividad sísmica con la altura de las edificaciones y propuso un máximo de cuatro pisos para las nuevas constricciones en la zona central (Pradilla, Castro y Peralta, 1996).

La primera vez que mencionamos en extenso los *corredores urbanos terciarios* en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y en la ciudad de México, y se indicaron algunas de las calles donde se ubicaban, fue en el libro del Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México. Gobierno del Distrito Federal, 2000, *La ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*, del cual Emilio Pradilla Cobos fue coordinador y coautor del trabajo y la publicación, y Lisett Márquez López participó en el equipo que lo elaboró.

En esta investigación, muy amplia, el Fideicomiso estableció como principales elementos morfológicos estructurantes de la metrópoli a los nodos, los hitos y los corredores urbanos, y los caracterizó como sigue:

Los nodos terciarios [...] son áreas urbanas delimitadas, relativamente homogéneas, nodos territoriales de relaciones inmediatas, que se configuran con la confluencia, contigüidad y articulación de grandes elementos terciarios (centros comerciales y de oficinas, por ejemplo) ubicados principalmente en los grandes ejes viales, en sus cruces o en los límites político-administrativos de dos delegaciones o municipios. Son núcleos de irradiación de procesos de cambio en las actividades urbanas aledañas, y de expulsión de la habitación. Generan problemas de saturación de estacionamientos y tráfico, alteración de la imagen urbana, incremento de los precios del suelo y alteración de los usos de suelo. Estos nodos tienen especificidad solo cuando se forman fuera de los corredores o los ámbitos urbanos, ya que en ellos se disuelven como tales en estructuras más complejas. (Fideicomiso, 2000: 269-270).

Los hitos urbanos terciarios son los soportes materiales de actividades terciarias que destacan en el contexto urbano, contribuyen a caracterizar un área urbana por su forma arquitectónica y, sobre todo, por su naturaleza inducen procesos de cambio en su entorno. Ellos contribuyen a elevar el precio del suelo, saturar la vialidad, causar déficit de estacionamientos y transforman la imagen urbana del entorno circundante. El desarrollo de los hitos terciarios, figura presente en otros momentos de la historia, se ha hecho intenso a lo largo de las últimas décadas; han impulsado o se han integrado a los ámbitos urbanos, los corredores terciarios o los nodos, acompañando su formación; [...].

Los corredores urbanos preexistentes han perdido su sentido de ser “franjas concentradoras de servicios y usos habitacionales” [...] y se están convirtiendo rápidamente en desarrollos heterogéneos con dominante de usos terciarios, que se forman a lo largo de ejes viales, con discontinuidades, a partir de la implantación de proyectos individuales a lo largo del tiempo, que se van combinando en forma compleja. Así, actúan como impulsores de la formación o conectores entre ámbitos terciarios a nivel metropolitano, o nodos e hitos urbanos (Fideicomiso, 2000: 270).

Este texto, que mantenía la existencia de distintos *ámbitos terciarios* de diferente importancia, como subcentros, señalaba:

a) la formación de los corredores urbanos terciarios y el papel que en ellos juegan los procesos de inducción impulsados por los hitos y nodos terciarios; b) la diferenciación de las escalas de influencia de éstos, entre metropolitanos, urbanos y locales; y c) la selección de un número significativo de corredores urbanos terciarios. Otro aspecto importante del trabajo del Fideicomiso es la ubicación y descripción de los ámbitos terciarios, los hitos, los nodos, y los corredores terciarios, producto del trabajo empírico y factual (Márquez, 2012: 48).

Sin embargo, se mantenía la subordinación de los corredores urbanos a la dominación del ámbito terciario –centralidad ampliada– formado sobre las delegaciones⁵ centrales, a partir de la expansión del Centro Histórico

En el 2001, Pradilla se refirió nuevamente a los corredores (Pradilla, 2001); y en éste y otros textos señaló que la estructuración de la ZMVM se basaba en una “red de corredores urbanos terciarios”, especialmente en la ponencia presentada con Ricardo A. Pino Hidalgo en el Seminario de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII), realizado en Camaguey, Cuba, en 2002 y publicado como artículo dos años después (Pradilla y Pino, 2004 [2002]). En él se analizó el proceso histórico de la estructuración de la ciudad de México⁶, se establecieron las características fundamentales de la “red de corredores urbanos terciarios”, y se presentó un levantamiento detallado de éstos.

La reestructuración de la metrópoli a partir de esta trama o red se debía a la combinación de los siguientes factores: a) la expansión demográfica y física de la ciudad sobre las periferias rurales del Distrito Federal (DF) y los municipios colindantes del Estado de México, continua desde los años cuarenta del siglo XX; b) el incremento de las distancias y el tiempo de desplazamiento entre las nuevas periferias urbanas y el área central donde se localizaba antes la oferta de bienes y servicios; c) el surgimiento de demandas de abasto de mercancías y servicios en las áreas de vivienda de reciente formación, y como respuesta, de la oferta mercantil que la atendería; d) la formación de nuevas áreas de acción del capital inmobiliario-financiero; e) la aplicación de políticas urbanas estatales modernizantes y facilitadoras; f) la mercantilización y terciarización de la economía urbana desde la implantación del neoliberalismo; y g) la inserción del país en la etapa de la mundialización del capital llamada *globalización* (Pradilla y Pino, 2004 [2002]: 77 y ss.). Los procesos económicos y socio-territoriales neoliberales generaron la pérdida

⁵ Desde 2017, a partir de la aprobación de la reforma política de la Ciudad de México, se denominan “alcaldías”.

⁶ Se postulaba la tesis del tránsito de la estructuración urbana de la ZMVM a partir de una centralidad única, el Centro Histórico; luego, de su ampliación, la centralidad ampliada; posteriormente un período transicional de centralidades múltiples; y con la implantación del neoliberalismo, la organización de la metrópoli a partir de una compleja red de corredores urbanos terciarios (Pradilla y Pino, 2004 [2002]).

de dinamismo económico de la metrópoli, la desindustrialización y su correlato, una terciarización polarizada y dominada por el sector llamado *informal* (Márquez y Pradilla, 2008), y el incremento del desempleo, así como cambios en el uso del suelo y los inmuebles patrimoniales del centro histórico y otras áreas centrales. (Pradilla y Pino, 2004 [2002]: 78).

En 2008 se realizó un levantamiento de los 106 corredores urbanos terciarios de la ZMVM, y se estableció su relación con la ubicación de los centros comerciales que se multiplicaban como forma dominante de realización del intercambio mercantil (Pradilla, Márquez, Carrión y Fonseca, 2008). En 2012, Lisett Márquez López presentó su tesis de doctorado sobre la formación y reestructuraciones del Paseo de la Reforma como uno de los principales corredores urbanos terciarios de la metrópoli (Márquez, 2012). En ella se hizo una síntesis completa de las características de los corredores y su dinámica de formación y desarrollo que utilizamos como base de la que ahora realizamos.

En 2012 realizamos un nuevo levantamiento cuantitativo y cartográfico de los centros comerciales y los corredores urbanos terciarios en la ZMVM, que se publicó en 2016 y cuyo capítulo 6 incluye una versión actualizada de sus características y dinámica. (Pradilla (coord.) *et al*, 2016: 214-240).

La naturaleza de los *corredores urbanos terciarios*⁷

Un *corredor urbano terciario* en una ciudad latinoamericana⁸ es un agrupamiento o concentración lineal de inmuebles que soportan mayoritariamente actividades terciarias del sector privado y/o público, a lo largo y en los bordes de un eje vial relativamente importante de flujos superficiales de vehículos, personas y mercancías.

⁷ La sistematización de la naturaleza y las determinaciones de los *corredores urbanos terciarios*, que realizó Lisett Márquez López en su texto de 2012, fue la base de la elaboración presentada en Pradilla (coord.) *et al*, 2016, cap. 6, y también servirá de punto de partida de esta formulación, corregida y ampliada.

⁸ En este texto, generalizamos la presencia de los corredores urbanos terciarios, que hasta ahora solo señalábamos en el caso de la ZMVM, a las ciudades latinoamericanas, teniendo claro que solo podremos usar este concepto descriptivo -morfológico- cuando la investigación histórica y actual concreta nos indique su existencia.

El corredor combina la presencia de tres elementos diferenciados: a) los inmuebles ubicados a lo largo de la vía, en sus bordes, pertenecientes a los ámbitos de uso y control privado o semiprivado, incluyendo a los del sector público con acceso controlado a los usuarios de la población urbana, regidos por su lógica legal y reglamentaria⁹; b) los ámbitos de uso y control público –calles, camellones, plazas, plazoletas, jardines, etc.– que son apropiados por la población y donde domina la libre circulación de personas y vehículos con sus restricciones legales y reglamentarias; y c) los ámbitos territoriales ocupados, a pesar de las regulaciones legales, por las actividades de subsistencia de la sobrepoblación relativa –los llamados “informales”– y sus usuarios, que restringen o impiden el libre uso por la población y/o los vehículos, pero que son tolerados u objeto de acuerdos o consensos semi legales o de facto entre sus actores y el funcionariado estatal local. Lo fundamental del corredor se desarrolla en la relación entre el eje vial y los inmuebles de sus bordes, aunque pueden tener impacto sobre las calles que los cruzan y/o son paralelas-posteriores al eje, sobre todo en aquellos corredores que se desarrollaron sobre una zona preexistente más amplia de actividades terciarias.

A pesar de los discursos políticos en sentido contrario, en las ciudades latinoamericanas de hoy las vialidades están dominadas por los automotores, sobre todo los automóviles particulares; los desplazamientos de los peatones y las bicicletas están cada vez más subordinados al automóvil y excluidos por él; los ejes viales sobre los que se extienden los corredores terciarios lo están también, en mayor medida que otras vías dada la importancia en la estructura urbana de los flujos vehiculares que soportan. Aunque el uso público de la vialidad suele estar sometido al privado de los inmuebles que la circundan, esta soporta también funciones múltiples de comunicación entre elementos, sectores y procesos urbanos complejos y diversos, y puede ser apropiada para actividades autónomas de la población o las autoridades, como prácticas masivas de los movimientos sociales y políticos o del Estado nacional o local –marchas, mítines, protestas, desfiles,

⁹ Los terrenos baldíos, en los que seguramente serán construidos inmuebles similares a los que predominan en el corredor, forman parte, inactiva aún, de éste.

conciertos, exposiciones, espectáculos deportivos, etc.—, aún si están en correspondencia o conflicto con los intereses de los sectores privados dominantes.

En los inmuebles que forman el corredor se combinan actividades pertenecientes al sector terciario de la economía según la clasificación por grandes grupos económicos de las Cuentas Nacionales¹⁰: 6. *comercio, restaurantes y hoteles*; 7. *servicios de transporte, almacenaje y comunicaciones*; 8. *servicios financieros, seguros y bienes inmuebles*; y 9. *servicios comunales, sociales y personales*, con sus respectivas ramas. En lo que se refiere a inmuebles o soportes materiales, incluimos centros y plazas comerciales, tiendas departamentales, hipermercados, comercios individuales de todo tipo, bancos y servicios financieros, hotelería, restaurantes y cafeterías, salas de música, lugares de entretenimiento público y privado, inmuebles para la cultura y el deporte, la educación y la salud, oficinas y lugares de gestión pública y privada, servicios especializados para la economía y para el consumo doméstico, centros de transporte y comunicaciones, etcétera.

La presencia minoritaria o subordinada de vivienda e industria, preexistentes a la formación del corredor o de nueva construcción no inválida este carácter terciario, sobre todo cuando se combinan con otras terciarias como ocurre en los edificios de usos mixtos de comercio, vivienda, hotelería y/o oficinas públicas y privadas, actualmente de moda y en frecuente construcción.

Asumimos la diferenciación entre “terciarización”: dominio del sector terciario en su conjunto, antes especificado; y “servicialización”: dominio del sector servicios, excluyendo todo lo perteneciente al gran grupo 6: comercio, restaurantes y hoteles; diversos autores los confunden y los usan alternativamente (Pradilla, 2009^a: cap. VIII).

Hacemos una precisión teórica importante: la diferencia entre *cambio* (intercambio) y *consumo*, frecuentemente igualada –o confundida– por muchos investigadores. Para el materialismo histórico-dialectico, “[...] el cambio le aporta [al individuo] los productos particulares por los que él desea cambiar la cuota que le ha correspondido a través de la distribución; finalmente, en el consumo los productos

¹⁰ Utilizamos la clasificación del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, INEGI, en México.

se convierten en objetos de disfrute, de apropiación individual” (Marx, 1970 [1857]: 9); y más adelante concluye: “[...] y el acto final del consumo, que es concebido no solamente como término, sino también como objetivo final, se sitúa a decir verdad fuera de la economía [del ciclo del capital] salvo cuando a su vez reacciona sobre el punto de partida e inaugura nuevamente un proceso [de producción]” (Marx, 1970 [1857]: 9-19. En corchetes [...] aclaraciones nuestras). En la dialéctica de la unidad de los contrarios, el *cambio* es el proceso en que una mercancía es realizada como tal por “la demanda solvente” al transformarse en dinero que vuelve al ciclo del capital, mientras que el *consumo* consiste en la destrucción –inmediata, en el mediano y largo plazos, o aún inexistente– por el uso de los objetos producidos, sea en el individual -necesario o de lujo- o el productivo. Estamos en una *sociedad del intercambio*, o de *compraventa*, que es lo fundamental para la acumulación de capital pues es cuando el dinero más la ganancia regresan al capital cerrando el ciclo D-M-D¹, y no de “consumo” como afirman muchos, aunque generalmente consumimos lo que compramos. Solo en pocas actividades, como los hoteles, los restaurantes y similares o ciertos servicios como los de la salud, la educación o la recreación, reconocibles y particularizados por el capital privado, el intercambio y el consumo coinciden en el mismo momento, proceso y lugar.

Los corredores terciarios pueden ser continuos o discontinuos debido a la presencia de áreas institucionales –grandes oficinas públicas, centros universitarios, zonas deportivas, etc.– o grandes parques, zonas de vivienda no modificadas aún o áreas sin desarrollar terciariamente; pero la presencia en estos ámbitos de servicios públicos o privados de intercambio, recreación y cultura –de índole terciaria– pueden dar continuidad al corredor.

Los corredores presentan diversos *grados de consolidación* derivada de la densidad de actividades terciarias instaladas, y de la intensidad del uso del suelo por las construcciones –verticalización–, y sirven a diferentes *ámbitos o escalas* urbanas: a toda la ciudad-región y/o zona metropolitana, a ámbitos urbanos amplios, o exclusivamente a zonas locales o barriales. La intersección de dos o más corredores terciarios puede dar lugar a *nodos* de gran significación por la intensidad de flujos

vehiculares, materiales y humanos, por el papel que juegan en la estructura urbana, o por la presencia de lugares públicos, inmuebles o monumentos icónicos o simbólicos para la ciudadanía. Cada corredor tiene su particularidad, su identidad, su imagen, su representación social, determinadas por los procesos históricos de su formación, las actividades que lo conforman, su apropiación simbólica por los ciudadanos o la combinación de sus características económico-sociales.

Los corredores pueden desarrollarse aislados, como en las áreas de más reciente ocupación, sobre todo populares de vivienda, para atención local y con una intensidad relativamente baja; o formar una *trama* o *red* densa pero desigual cuando ha sido un proceso prolongado en el tiempo, resultante de la combinación de múltiples acciones de diferentes actores públicos y privados, determinado por complejos factores económicos, sociales, políticos e ideológico-culturales. Lo dominante en la formación de esta trama y/o de los corredores han sido los procesos de acumulación de capital del pasado o el presente.

La formación de los corredores urbanos terciarios

La formación de los corredores y de su *red* o *trama* ha sido un proceso prolongado en el tiempo, discontinuo, resultante de la combinación de acciones territoriales de muy diferentes actores públicos y privados, determinado por complejas prácticas económicas, sociales, políticas e ideológico-culturales dominadas por la acumulación de capital, que llevaron a su conversión en la *organizadora* actual de la estructura de las metrópolis latinoamericanas, las cuales esbozaremos a continuación.

El crecimiento poblacional y la expansión física

El crecimiento demográfico de las ciudades latinoamericanas, sobre todo desde los años cuarenta del siglo XX debido a los procesos combinados de industrialización y urbanización acelerada, que llevó a más de la mitad de las familias a la ocupación irregular –ilegal según los gobiernos y los propietarios– de terrenos y la autoconstrucción de viviendas e infraestructuras mínimas (Pradilla, 1982; Duhau, 1998; Pirez, 2016) con inmuebles de baja altura y el crecimiento extensivo de reducida

densidad demográfica e inmobiliaria relativa¹¹, empujaron a la metropolización y aumentaron las distancias entre los lugares de residencia y las concentraciones de comercio y servicios –centro urbano ampliado y más tarde, subcentros–, en las condiciones imperantes de déficit cuantitativo y cualitativo del transporte público (Pradilla y Márquez, 2022), haciendo demasiado costoso en tiempo y dinero el desplazamiento para adquirir lo necesario para la subsistencia.

La población dispersa actuó –y actúa hoy– como demanda localizada y mercado rentable para la instalación de empresas comerciales y/o de servicios al consumo, con frecuencia sucursales de cadenas de supermercados, tiendas departamentales, bancos y comercios en cadena nacionales o trasnacionales, adecuados a la capa de circulación mercantil según nivel de ingreso de cada área urbana, en localizaciones más cercanas a la vivienda cuya necesidad es atendida.

Como el patrón de poblamiento disperso y de baja densidad se intensificó en los años noventa a raíz del cambio neoliberal de las políticas nacionales de vivienda y la acción de las inmobiliarias privadas¹² (Pradilla, 2014), estos factores siguen impulsando el surgimiento de ejes periféricos de implantación de comercio y servicios. Al tiempo, continúa la consolidación de los nodos o emplazamientos lineales de actividades terciarias, que responden al desplazamiento de las oficinas de gestión antes ubicadas en las centralidades o a la ampliación de la división del trabajo comercial y de servicios.

El crecimiento poblacional y físico de las metrópolis implica hoy la consolidación de los antiguos y la aparición de nuevos corredores que se enlazan en una trama cada

¹¹ La autoconstrucción como forma productiva de la vivienda popular así lo determinaba –determina– pues la ocupación irregular del terreno exigía un período de consolidación de ésta, mediante una vivienda muy precaria, y el inicio y lento proceso de construcción, según las capacidades del núcleo familiar, ligados ambos a una vivienda baja y poco densa. Solo a finales del siglo XX, debido al férreo control neoliberal de la ocupación del suelo, observamos la densificación y crecimiento en altura de los barrios populares autoconstruidos en el pasado.

¹² La conversión de los organismos nacionales de vivienda en bancos hipotecarios que financian a sus derechohabientes o beneficiarios la compra de viviendas mínimas, de mala calidad, carentes de infraestructuras y servicios sociales, sin comercio, y alejadas de las periferias urbanas para comprar suelo a bajo precio, construidas por las inmobiliarias privadas que acumulan capital en la producción de vivienda de interés social.

vez más amplia y compleja, ligada a los procesos en curso de acumulación de capital en general e inmobiliario-financiero en particular.

El dominio del automóvil

El crecimiento demográfico y la expansión física en las ciudades latinoamericanas han sido factores del incremento de los desplazamientos motorizados que han precedido al tardío y desigual desarrollo de formas confinadas de transporte público como el metro, los ferrocarriles urbanos, o el BRT para hacer de los flujos materiales auto transportados, sobre vialidades primarias, la forma dominante de desplazamiento de la población entre la vivienda, el trabajo, el comercio y los servicios públicos y privados. Estos hechos históricos se añaden a factores como las prácticas de la industria automotriz para ampliar su negocio, para determinar el predominio del automóvil particular, el aumento de su número y la complejidad e intensidad de su tráfico, entre los cuales juegan un papel sustantivo el déficit cuantitativo y cualitativo y la inadecuada organización operativa del transporte público, la opción de las políticas por el apoyo al auto particular con la construcción de vialidades, la conformación de una estructura urbana fragmentada por vías rápidas confinadas –elevadas o soterradas– contraria al desplazamiento del ciclista o el peatón o al funcionamiento del transporte público, la acción de las transnacionales automotrices en los precios, el crédito y la publicidad, y la ideología individualista. El automóvil particular es dominante en unidades en circulación o estacionadas, aunque minoritario en número de personas transportadas (Pradilla, 2014).

Los ejes viales de flujos de automotores, personas y mercancías (con limitaciones en las vías confinadas, deprimidas o elevadas) ofrecen mejor accesibilidad a los automovilistas, mayor velocidad en el tránsito, menor tiempo de desplazamiento, y más visibilidad de los establecimientos existentes. Por esto, las vialidades primarias se han convertido en los lugares idóneos para la localización de las oficinas de gestión y los comercios y servicios, desplazando al entramado de calles secundarias que conformaron las áreas centrales comerciales y de oficinas. Por estas razones, las centralidades anteriores se han reestructurado mediante la conformación de sus corredores terciarios.

Los centros comerciales y las economías de aglomeración

Los centros comerciales (o *malls* en inglés) fueron diseñados y construidos inicialmente en Estados Unidos a mediados del siglo XX (Pradilla, 1984: cap. 1; López Levi, 1999; Müller, 2004) como forma arquitectónica para el intercambio la cual mediante la concentración de puntos de venta –almacenes individuales y/o de cadena, supermercados y/o tiendas departamentales– y de compradores, genera “economías de aglomeración” que benefician a vendedores y compradores según la fórmula neoclásica (Remy, 1966: 38 y ss.; Polesse, 1998 [1994]: 90 y ss.). Christian Topalov, desde el marxismo, llama “efectos útiles de aglomeración” a los valores de uso complejos que se derivan para el capital comercial de la articulación en el “espacio” de valores de uso simples, similares a estas economías (Topalov, 1979: 20).

Aunque los primeros centros comerciales se construyeron en la región a partir de 1960, fue la atención a la población dispersa, la liberación del mercado internacional de bienes y capitales, y la acción promocional del capital inmobiliario-financiero, en el patrón neoliberal de acumulación (Pradilla, 2010), las fuerzas que generalizaron las nuevas formas físicas de organizar el intercambio mercantil y de servicios, e impulsaron la multiplicación de la construcción de centros y plazas comerciales en las ciudades latinoamericanas, adecuadas en lo arquitectónico y lo mercantil a las diferentes esferas de circulación de cada estrato localizado de ingresos (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca, 2008).

Los centros comerciales se adherían, mediante acciones de re-construcción¹³ en muchos casos, a los corredores terciarios en desarrollo, o su ubicación impulsaba su formación al atraer nuevas implantaciones mercantiles a los bordes de las vías de flujos automotores, para beneficiarse de las “economías de aglomeración” en expansión. Si superponemos un mapa de la ubicación de los centros comerciales con otro de los corredores terciarios observaremos que hay una coincidencia

¹³ Entendemos como *re-construcción*, la práctica realizada en diferentes momentos de la historia, de destruir - demoler un inmueble y reemplazarlo por otro más reciente y “moderno”, llamada por otros autores como “renovación urbana” o “destrucción creativa”, ideas-conceptos que no compartimos.

mayoritaria en el caso de Ciudad de México para la cual se realizó dos veces este ejercicio (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca, 2008; Pradilla, (coord.) *et all.* 2016, cap. 6). No se trata de una coincidencia, sino de una programación mercantil-inmobiliaria realizada por los promotores-constructores y los empresarios terciarios basada en la rentabilidad de la inversión.

Las ventajas de localización y aglomeración

Por las *ventajas de localización* derivadas de las facilidades de la vialidad, del transporte público o privado y la comunicación, para los vendedores y prestadores de servicios y sus empleados, y los compradores, las implantaciones mercantiles ocurren sobre los ejes viales (metropolitanos, urbanos o locales) más importantes, generando la tendencia longitudinal de localización. La concentración lineal de establecimientos comerciales complementarios o competitivos, que da opciones al comprador o lo induce a mayores gastos en bienes o servicios no requeridos, por inducción, genera lo que llaman *economías de aglomeración* –o en nuestro lenguaje, a *efectos útiles de aglomeración*– que benefician a los vendedores y prestadores de servicios y sus procesos de intercambio, obtención de ganancias y acumulación de capital (Polesse, 1998: 83 y ss.).

La combinación de *ventajas de localización y de aglomeración* sobre los ejes viales, con la multiplicación del número de automóviles y el hábito de usarlos, reproducen el impulso a la concentración longitudinal. Estas ventajas operan también para las implantaciones de oficinas de gestión pública y privada. Los cruces de vialidades cuya terciarización lateral aumenta, actúan como sus *nodos motores* en ambos ejes longitudinales. Estas tendencias operan también en los ámbitos terciarios que conformaban la centralidad –restringida o ampliada– y los subcentros, induciendo su progresiva reorganización a partir de sus más importantes ejes longitudinales.

Desde los años ochenta, con la liberación comercial y del ingreso de capitales extranjeros en los sectores comercial e inmobiliario, las implantaciones mercantiles se multiplicaron como centros o plazas comerciales que operan en función de *economías localizadas de escala y aglomeración* transformadas en aumento de las ganancias de los empresarios, y las generan en su entorno, e impulsan la

implantación de nuevos comercios que, en el esquema lineal señalado, atraen a nuevos negocios, actuando como hitos capaces en ocasiones de convertirse en nodos de crecimiento terciario; al interior del centro comercial también operan las economías de aglomeración lo cual los hace la forma arquitectónica y urbana mercantil de moda en la actualidad (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca, 2008).

Como algunos de sus componentes e impulsores, los corredores terciarios se desarrollaron inicialmente en áreas ocupadas por estratos de ingresos medios y altos; hoy lo hacen también en zonas de bajos ingresos (Pradilla, Márquez, Carreón y Fonseca, 2008). Las tendencias actuales de concentración en “multicinas” de pequeñas salas los han llevado a formar parte insustituible de los centros comerciales, induciendo a su implantación en aquellos que no los tenían, con lo cual los cines y los comercios se benefician mutuamente de las “economías de aglomeración”.

En muchos casos, las implantaciones terciarias se realizan en las áreas laterales a vialidades ocupadas con otras actividades, por lo que requieren el cambio de usos del suelo, de vivienda o industria a oficinas, comercio y servicios, más rentables para el capital inmobiliario-financiero u otras fracciones del capital, causando el despojo y la expulsión de sus propietarios o habitantes y el despoblamiento de los corredores. En estos casos, la inadecuación al comercio actual de los antiguos inmuebles obliga a la restauración-transformación o la re-construcción de los edificios, convirtiendo estos procesos en depredaciones –destrucciones– de los ambientes anteriores, incluyendo al patrimonio urbano-arquitectónico clasificado por el gobierno local, nacional o internacional.

La fragmentación socioeconómica y territorial

Las políticas neoliberales y la pandemia del Covid 19 han traído en el mundo, incluyendo a América Latina y sus formas territoriales, un agravamiento de las desigualdades en la distribución de los ingresos y el patrimonio entre los distintos estratos y clases sociales, aumentando la riqueza y la pobreza como polos contrarios (OXFAM, 2020; Pradilla y Márquez, 2021; OXFAM, 2023), bastante distanciados históricamente en el mundo y la región, una de las más desiguales de

éste (Piketty, 2014). Esta desigualdad tiene implicaciones acentuadas en la estructuración de la red de corredores terciarios, sus características generales, su continuidad, su densidad e intensidad de ocupación del suelo. Pero no es suficiente tener en cuenta a los sujetos; Hay que incluir en el análisis a las empresas, al giro o rama de actividad y a la fracción del capital en la que se agrupan, al capital fijo materializado, que es el que reconocemos en los corredores, pues su función es la de soportes de la acumulación del capital.

La definición de la naturaleza, composición y ritmo de consolidación de un corredor depende de diversos factores: el sector social que se apropia predominantemente del fragmento del territorio donde se implantan las nuevas actividades; la inserción del corredor en la estructura urbana y su relación con otros de sus elementos mediante la movilidad permitida por los ejes viales; la concentración o dispersión de la propiedad y el costo del suelo que facilitan o dificultan su adquisición; la normatividad urbana o la dificultad y el costo de su modificación; y la historia patrimonial e ideológico-cultural del ámbito urbano, con sus connotaciones en las ideas, valores e identidades de los vecinos, compradores y usuarios futuros.

Los elementos constitutivos de un corredor se diferenciarán en función de la combinación de estos factores, y en particular del nivel de ingreso y composición del gasto de quienes constituyen su demanda real, pero incluyendo la posibilidad de lograr el efecto de fragmentación-segregación social mediante los recursos y capacidades de transformación de los ámbitos urbanos que tiene el capital, o el efecto contrario de degradación de áreas terciarias por la pérdida de estas condiciones. En términos de la fragmentación en clases o estratos sociales, la desigualdad del desarrollo de los corredores terciarios –densificación, verticalización, ámbito territorial de influencia, reconocimiento ideológico-cultural, etc.– beneficia a aquellos que sirven a la acumulación del capital I –áreas de gestión privada– y/o a las clases hegemónicas en su reproducción individual.

La creciente fragmentación del territorio urbano mediante las vialidades soterradas o elevadas –confinadas–, los medios de transporte fijos, los muros y rejas (Caldeira, 2007 [2000]), las guardias privadas o las bandas y grupos armados de delincuentes

(Pradilla, 2014) constituyen en América Latina elementos de diferenciación territorial y de multiplicación y particularización de los corredores y sus componentes, y con frecuencia, limitantes a su desarrollo en los trazos de estas barreras.

La terciarización de la economía

La terciarización de las economías nacionales y urbanas latinoamericanas, desencadenada sobre todo desde la crisis de 1982, correlativa con su desindustrialización y la liberación y expansión del mercado internacional de bienes y servicios en el neoliberalismo (Márquez y Pradilla, 2008; Salama, 2012), ha jugado un papel esencial en la constitución de los corredores terciarios y su conversión en dominantes y estructurantes de las metrópolis, pues es el sector terciario el que actúa como su punta de lanza, impulsa el proceso y opera la transformación.

La terciarización ha tenido como vector al capital monopolístico trasnacional y nacional en el sector comercial y de servicios, y como forma física y organizativa a los centros comerciales, la multiplicación de concesionarias automotrices, locales para servicios financieros y bancarios, o servicios especializados para la economía y la reproducción social (Pradilla, 1984: 143-164). La libre entrada de capital extranjero, abierta por las políticas neoliberales, ha traído a la región a grandes capitales sobreacumulados en los países capitalistas hegemónicos en recesión o los petroleros árabes, demandantes de área construida, y generadores también de una oferta de inmuebles por su inversión en el capital inmobiliario-financiero trasnacional inmigrante (Marx, 1975 [1867]: vol.1, tomo III, 795-798).

La normatividad y las políticas urbanas

La planeación y la normatividad urbanas actúan como elementos de referencia, sugerencia y control de la formación de los corredores, aunque su potencialidad reguladora estaba limitada en el pasado intervencionista y lo está en el neoliberalismo por la contradicción fundamental entre libre mercado y regulación estatal (Pradilla, 2009^a: cap. V; Pradilla, 2009^b), así como por multitud de prácticas

de negociación legales¹⁴, extra legales o por corrupción, que hacen que los resultados reales se parezcan poco a lo previsto por los planificadores y los planes.

En la cara de *facilitación* de la acción privada, las políticas de promoción y estímulo de la “modernización urbana” actúan para apoyar el desarrollo, densificación y/o verticalización de los corredores terciarios, cuando se dan las condiciones, sobre todo de rentabilidad económica, para su existencia. La “planeación estratégica” o “por proyectos” realizada a la manera empresarial privada, tiende a facilitar y promover la acción del capital inmobiliario-financiero en la inversión en los corredores. Hoy no hay megaproyecto arquitectónico-urbano que no incluya un centro comercial articulado o promotor de un corredor: es un componente “obligado” del urbanismo neoliberal.

La privatización del territorio urbano

El desarrollo de los corredores es habitualmente de privatización de lo urbano por la transferencia de ámbitos territoriales de propiedad estatal común a privada, realizadas a partir de su *patrimonialización* por los gobiernos de turno, como por los procesos que se llevan a cabo en su operación (Márquez y Pradilla, 2017).

La terciarización induce el aumento más que proporcional del tráfico vehicular particular hacia y entre los diversos componentes del corredor; las vías que dieron vida al corredor se transforman en áreas de tránsito hacia sus elementos y otros soportes materiales privados o semipúblicos de la estructura urbana. En los centros comerciales, en los inmuebles corporativos, o aún en las actividades semipúblicas estatales, la arquitectura se estructura hacia adentro, dando las espaldas a la calle que se transforma en canal de circulación automotriz, negada o dificultada al peatón por barreras de muros cerrados, de vías soterradas o elevadas de acceso o tránsito vehicular. Sistemas de videocámaras vigilan las calles violando la privacidad

¹⁴ En el caso de la Ciudad de México, hablamos de mecanismos legales tales como la “transferencia de potencialidades”, la “fusión de predios”, los “polígonos de actuación”, las “asociaciones público-privadas” o las “zonas de desarrollo económico y social” que permiten legalmente modificar las regulaciones establecidas por los programas de desarrollo urbano.

individual; en los inmuebles se controla el acceso mediante policías privadas y el uso de gafetes, huellas digitales y otros instrumentos.

La calle, las plazas y otras áreas públicas quedan muertas, como lugares para el tránsito vehicular y/o para los vendedores en la vía pública que suministran los bienes y servicios a los trabajadores de bajos ingresos, y para algunos peatones, mientras la vida ocurre dentro de los centros comerciales o los edificios, sin salir a la calle, muchas veces como efecto de aislamiento buscado por los capitales inmobiliarios.

La multiplicidad de acciones individuales

Librada al juego del mercado de terrenos, inmuebles y capitales, y a una normatividad urbana cambiante al ritmo que se suceden los gobernantes o sus ideologías, la transformación de las laterales de las vialidades, la formación del corredor no es inmediata; sigue procesos lentos pero continuos y/o por etapas de consolidación y saturación o estancamiento. La escala de su función (metropolitana, urbana o local), relacionada con la intensidad y densidad de uso del suelo –verticalización–, está definida en gran medida por la combinación de factores como la importancia de la vialidad que soporta al corredor, la magnitud del capital invertido, la significación e importancia de los comercios y servicios instalados, el reconocimiento relacionado con el sector social o el segmento del capital al que sirve y la publicidad en los medios de comunicación, el prestigio de los arquitectos y la arquitectura que participan en su diseño y construcción, y la popularidad en el imaginario colectivo. Un desastre natural –sismo, inundación, etc.– puede tener implicaciones serias durante años sobre la evolución de un corredor, como fue el caso de Paseo de la Reforma en la ciudad de México después del sismo de 1985 (Márquez, 2012: 137-150).

En la construcción o re-construcción de los corredores urbanos participan muchos actores: propietarios del suelo e inmuebles, capital inmobiliario-financiero promotor, diseñadores y constructores, diversas fracciones usuarias del capital en especial el comercial, financiero y de servicios en el intercambio y la gestión, los agentes estatales que promueven o permiten los procesos en sus tiempos de realización, y los compradores y usuarios del corredor. En este movimiento complejo, el capital

inmobiliario-financiero es un actor dominante, en muchos casos a costa de los intereses de los residentes, amenazados por la transformación de sus entornos, por las presiones de los compradores de terrenos, afectados por la escasez de servicios públicos, y agobiados por los nuevos flujos vehiculares y las actividades nocturnas que acompañan el proceso; los movimientos de oposición o apoyo de los habitantes del lugar son objeto de “acuerdos forzosos”, pagos en dinero y especie o la represión. Los aparatos estatales materializados en los gobiernos juegan un papel determinante pues de sus regulaciones y/o sus intervenciones directas depende la formación del corredor.

Para muchos, el proceso destructivo de “viejos” entornos en la producción de corredores tiene la cara de *modernización*, necesaria o inevitable, basada en una arquitectura espectacular, de grandes figuras a escala mundial, en algunos casos de calidad y en otros *chatarra* desechable, que puebla los corredores en conformación.

La violencia urbana y la vigilancia privada

La violencia urbana en las ciudades latinoamericanas, mal combatida por estados y gobiernos, da a los ámbitos controlados privadamente y que conforman a los corredores la sensación, no siempre real, de seguridad personal, uno de cuyos componentes es la segregación de las capas medias y altas, y la exclusión como usuarios de los sectores populares; así se refuerza la fragmentación social del territorio que es factor de rentabilidad de los corredores (Valenzuela, 2016).

Tanto la tecnología moderna, como recursos humanos en aumento y bien entrenados son aplicados para controlar la violencia callejera, sin resultados efectivos. Miles de cámaras de video conectadas a centros de vigilancia policial o privada, controles de acceso mediante diversos medios físicos o biológicos, crecientes masas de policías públicas o privadas, leyes más largas y graves para los infractores en juzgados con jueces en aumento, entre otras medidas han sido ineficaces en los corredores, joyas de la corona urbana, para combatir la inseguridad. En los corredores y en los demás ámbitos urbanos, estos medios, sujetos y medidas son impotentes para garantizar la seguridad social ante la constante producción de infractores y su “ingenio” para

sobrevivir, generados por un sistema económico-social caracterizado por el desempleo, la pobreza y la indigencia.

El capital inmobiliario-financiero y la re-construcción de lo urbano

Las determinaciones estructurales de la formación de los corredores terciarios son múltiples, desigualmente combinadas según el lugar y el momento histórico; en ella participan diferentes actores privados y públicos, y puede avanzar, detenerse o retroceder. Si hubiera que establecer *un factor fundamental*, tendríamos que buscarlo en la acumulación de capital en los sectores involucrados, la posibilidad de la obtención de ganancias para la recuperación de la inversión, las rentas del suelo de los propietarios, y la ganancia del capital invertido.

Durante las cuatro décadas de neoliberalismo en los países latinoamericanos, asistimos a procesos cuyo resultado ha sido la re-construcción de áreas antiguas de las metrópolis por el capital inmobiliario-financiero beneficiado por múltiples mecanismos para facilitar su acción (Pradilla, 2018): el libre acceso a nuestros países de los capitales trasnacionales, los sobreacumulados en países capitalistas hegemónicos o petroleros árabes y la posibilidad de acceso a la propiedad territorial; la formación legal de instrumentos financieros para la inversión de capital fraccionario¹⁵ en la promoción inmobiliaria y la industria de la construcción, con acceso a la propiedad fragmentada de inmuebles; los cambios en la regulación y la planeación urbana para facilitar la demolición de lo antiguo y la construcción de lo nuevo por el capital inmobiliario-financiero (Pradilla, 2010); la modificación de la legislación para legalizar la flexibilidad laboral, característica histórica del trabajo asalariado en la construcción (Lovera, 2011); y otras facilidades para la explotación y acumulación de capital en el sector.

Entre los elementos del sistema de soportes materiales beneficiados por estas medidas facilitadoras están los centros comerciales, los hipermercados y grandes tiendas de

¹⁵ Inversión de una porción cualquiera de capital en un fondo, que da acceso a una fracción determinada de un inmueble y la cantidad de capital y sus ganancias en su venta o renta, sin importar la magnitud del capital invertido y de la parte del inmueble a cuyos beneficios se accede. En México nos referimos a las FIBRA. Cabe señalar que este mecanismo no democratiza la inversión, pues siempre dominan los grandes capitales.

departamentos, las torres corporativas y de usos mixtos, de oficinas y viviendas con “amenidades”,¹⁶ etc., los cuales constituyen los componentes de los corredores que encontraron una positiva dinámica en el neoliberalismo. La construcción en los corredores se ha convertido en el sustituto parcial de la producción de valor perdido por la desindustrialización (Márquez y Pradilla, 2008); hoy, su re-construcción constituye uno de los vectores de la acumulación de capital en las ciudades latinoamericanas, una de sus particularidades, sustentada en la explotación absoluta de los obreros de la construcción, sometidos históricamente a empleos ocasionales y temporales, de bajo salario, poca productividad relativa por el bajo desarrollo de las fuerzas productivas en el sector, ausencia de prestaciones sociales por el empleo transitorio, y carencia de mecanismos de defensa sindical (Lovera, 2011).

La reorganización de los centros históricos

Los colonizadores ibéricos destruyeron las ciudades indígenas cuando existían y usaron sus maderas y piedras para construir sus ciudades de blancos, racialmente segregadas, consolidando así su dominio ideológico, político y militar. Lo que conocemos hoy como “centros históricos” no son pueblos de indios u “originarios” aunque así se les llame; son ciudades coloniales de blancos o de las repúblicas independientes hasta 1900, que reunían todas sus actividades, a toda la ciudad, de ahí su complejidad.

Hay ciudades latinoamericanas donde la llamada “centralidad” incluye y se superpone a su Centro Histórico; pero no toda ciudad tiene “centro histórico”: difícilmente podemos decir que tienen “Centro Histórico” que merezca ese nombre ciudades fundadas a fines del siglo XIX o inicios del XX durante la expansión de la frontera económica y/o la construcción de las estaciones ferroviarias o los puertos fluviales y marítimos (Deler, 2008; Pradilla, 2012). Y no siempre la centralidad se

¹⁶ En la actualidad, los inmuebles de vivienda en altura para sujetos de ingresos altos, incluyen múltiples ámbitos para realizar actividades recreativas o de negocios como albercas, gimnasios, salas de fiestas, restaurantes y cafeterías, cines y salas de TV, tiendas o mini centros comerciales, juegos para niños, salas y clubes de negocios, etc., conocidas como “amenidades” para que los habitantes “no tengan que salir” de sus edificios y puedan desarrollar su vida, seguros, “entre sus iguales”, lo cual, ampliamente publicitado, eleva el precio de los departamentos y la ganancia de sus constructores.

superpone al Centro Histórico, ya que ésta pudo formarse al margen de la zona antigua, y la red de corredores terciarios se desarrolla dejándolo de lado, como tendencia determinada por la expansión urbana de los siglos XX y XXI. Solo un análisis histórico nos permitirá precisar estas diferentes situaciones.

En las últimas décadas del siglo XX se “descubrieron” los centros históricos como ámbitos de preservación del patrimonio arquitectónico-cultural y más tarde la “necesidad de su puesta en valor”, su revaloración para la acumulación de capital en el turismo nacional e internacional, en donde están presentes grandes capitales trasnacionales: empresas navieras y de aviación, cadenas hoteleras, restaurantes, centros recreativos, agencias de viajes, renta de autos, ventas de souvenirs, etc. Hasta las ciudades sin pasado significativo inventaron su centro histórico, para revalorizarlo con y para el turismo. Se iniciaron las campañas de integración al turismo de pueblos tradicionales, generalmente pueblos de blancos de la colonia que no crecieron, bajo diversos nombres: “pueblos mágicos”, “pueblos bonitos”, “pueblos tradicionales”, etc. Muchas ciudades y pueblos de la región o naciones enteras cifran hoy su crecimiento económico, su acumulación de capital, en la explotación de la herencia histórica y cultural, real o ficticia, a veces mañosamente llamada “indígena”, “originaria” o “autóctona” sin serlo, sin reconocer que su explotación beneficia sobre todo a los capitales monopólicos nacionales o trasnacionales, dejando solo para los lugares y sus habitantes la destrucción ambiental y la contaminación exacerbadas en proporción directa al número de turistas, y los peores salarios e ingresos para los trabajadores locales, cuando no son despojados y desalojados de sus viviendas y empleos para ceder el lugar a Airbnb, o sus hoteles y restaurantes, etc., y a trabajadores especializados del sector.

Los centros históricos fueron primero toda la ciudad; luego el nodo de la ciudad central expandida durante los siglos XIX y la primera mitad del siglo XX con la industrialización y urbanización aceleradas; cuando la extensión urbana llevó a la centralidad múltiple, el Centro Histórico fungió como la más importante de ellas; pero con la formación de los corredores el Centro Histórico se hizo lateral, secundario, perdió importancia en la estructuración de la ciudad, para transformarse en lugar

de turismo, de cultura y sitio simbólico de la administración pública. Los centros históricos se jerarquizaron internamente, ocurrieron procesos de diferenciación de las calles, de polarización de la actividad terciaria según factores ligados a su uso diferencial, de surgimiento de corredores terciarios en su interior.

La apropiación popular y la subsistencia de la superpoblación relativa

En las ciudades latinoamericanas, cerca de la mitad de su población económicamente activa (PEA), o más, se dedica a realizar actividades de subsistencia, de producción e intercambio mercantil simple (Jaramillo, 2016) y de prestación de servicios personales, heredadas del pasado o reproducidas en el presente –la llamada “informalidad”– que se llevan a cabo en la vía pública (Pradilla, 2014; Castillo y Pradilla, 2015; Cruz, 2/04/2023). En varias de estas ciudades los gobernantes locales y/o nacionales, incluyendo a los “progresistas”, han renunciado a integrar a los “ambulantes” al funcionamiento regular del capitalismo, o han aceptado que el nuestro incluye su presencia masiva (Ciudad de México, Ciudad de Guatemala, Lima, Bogotá, etcétera).

Estas actividades de subsistencia están en todos los lugares atendiendo con bienes y servicios baratos a otros pobres, aún en los corredores urbanos más modernos donde ofrecen mercancías, comida y bebida a los trabajadores de las grandes torres de oficinas que carecen de ingresos para acceder a los bienes de subsistencia ofrecidos en los lugares donde trabajan. Es frecuente encontrar en las ciudades que los gobiernos, “para mejorar la imagen urbana” han instalado equipamiento diseñado para los “informales”, incluyendo corredores de soportes materiales, caricaturas de los del capital.

Quienes realizan las actividades de subsistencia se ubican donde circulan o se concentran sus compradores, los sectores populares, como los edificios administrativos o de servicios públicos –educación, salud, recreación–, las masas en las manifestaciones sociales y políticas, la circulación de compradores y usuarios en corredores terciarios populares, reproduciendo los emplazamientos regulares en lo irregular, los corredores “formales” en los “informales”, instalando sus actividades de subsistencia, sus pobres soportes materiales. Los usuarios populares se benefician

de los bajos precios ofrecidos por los “ambulantes” derivados de la poca calidad de los bienes, la ausencia de pago de locales y de impuestos comerciales, de tarifas de servicios y falta de ellos –electricidad, agua, drenaje, sanitarios–, de los bajos ingresos de los vendedores y su carencia de jubilación y otras prestaciones sociales, de sometimiento a las inclemencias del tiempo, etc., que son característicos de la venta en la vía pública.

En diversas ciudades de la región podemos hablar de *corredores terciarios irregulares* –de subsistencia o “informales”– que reproducen los de actividades terciarias integradas al funcionamiento del capitalismo. En muchos casos, las autoridades, aún las “progresistas”, se benefician de las cuotas, semi legales o ilegales que les cobran, o han asumido los planteamientos de la derecha neoliberal que piensa que la “informalidad” es el verdadero camino liberal y libre al crecimiento capitalista, sin la “nefasta” intervención estatal.

Los centros históricos y las centralidades ampliadas reorganizadas o en proceso de “modernización”, cuyas vecindades y viejas viviendas degradadas y baratas habitan y usan como bodegas los “informales”, están siendo apropiadas por los turistas ansiosos de lo “autóctono” o lo “antiguo”; o por los sectores populares que en ellos encuentran, hoy como hace décadas, a “su ciudad” y a los vendedores en la vía pública que les venden baratas sus mercancías (Pradilla, 1993: cap. IV). Partes enteras de las ciudades viejas han sido ocupadas por lugares donde los sectores populares compran barato la fayuca –contrabando–, las mercancías asiáticas baratas, las “piratas”, etc. Menospreciadas por los sectores de ingresos medios y altos como “zonas peligrosas” por la presencia real o ficticia del crimen, estas áreas y sus corredores populares están a disposición de los sectores urbanos de bajos ingresos que se los apropian masivamente.

La red o trama de corredores terciarios

La imposición del neoliberalismo en América Latina luego de la crisis económica de 1982 y sus “ajustes estructurales” (Pradilla, 1990; Guillén 1997: 97-148), en particular el libre ingreso de capitales extranjeros, la liberación del comercio internacional en los Tratados de Libre Comercio, y el apoyo de los gobiernos locales

al capital inmobiliario-financiero transnacionalizado y sus proyectos de construcción de inmuebles terciarios impulsaron la transformación ya iniciada de los núcleos múltiples o subcentralidades hacia la forma lineal de corredores terciarios. Sus múltiples trazos, en ciudades de gran dimensión poblacional y física, llevarían a que se cruzaran formando una *trama* o *red* irregular en las áreas más densas; mientras que en las de vivienda popular crecerían también, pero en forma aislada y dispersa sin llegar a cruzarse, ni lograr un gran dinamismo en la acumulación de capital, ni en la construcción de inmuebles, ni en la expansión de los soportes materiales del sector terciario. El desarrollo territorial desigual y sus lógicas definen la articulación de esta trama (Márquez y Pradilla, 2022).

En el pasado la estructura urbana se organizó en torno y bajo la lógica formal de la centralidad única, de la centralidad ampliada luego, y posteriormente a partir de las centralidades múltiples y jerarquizadas; ahora se organiza estructural y morfológicamente a partir de esta trama o red de corredores entrecruzados o, aún, dispersos, que luego de la desindustrialización, alberga a las actividades terciarias dominantes, con soportes producidos por el capital inmobiliario-financiero, hoy día el productor de nuevo valor y plusvalía, base de la acumulación de capital en las ciudades latinoamericanas. Nos encontramos ante la dinámica estructural producida por el sector económico dominante en la ciudad, que orienta la formación de nuevas áreas urbanas y la re-construcción, el reordenamiento de las viejas estructuras; no hay área urbana nueva que no construya un corredor comercial, ni queda área reconstruida sin que aparezca por destrucción de áreas antiguas. En esta etapa, las grandes ciudades se organizan a partir de un principio estructurador distinto en lo socioeconómico e ideológico-cultural: son diferentes arquitecturas y urbanismos para diversas organizaciones sociales; ahora es la lógica de la posmodernidad neoliberal. Pero los cambios no han concluido pues el capitalismo, su patrón neoliberal, sigue estando ahí; y no dejará de modificarse la estructura siguiendo la lógica de la acumulación de capital.

La formación de las rentas del suelo

En el suelo ocupado por los corredores urbanos terciarios se articulan, combinan y capitalizan todas las *rentas primarias (diferencial tipo 1, tipo 2 y absoluta)*, así como la *renta secundaria diferencial de comercio* y, añadimos nosotros, la *renta secundaria diferencial de monopolio de segregación*, analizadas ampliamente por Samuel Jaramillo (2009: cap. IV).

Es relativamente sencillo entender por qué y cómo se combinan y capitalizan en los corredores terciarios las rentas primarias diferenciales cuando una y/u otra aparecen, y la renta absoluta, así como su elevado monto relativo en las centralidades dada su situación de área primigenia central o secundaria jerarquizada, aunque pueden “desvalorizarse” –bajar su monto, que no es fijo– cuando pierden su importancia como lugares de intercambio. Pero el suelo y los inmuebles de los corredores añaden, a lo largo de su tiempo de uso-consumo, en el precio de venta o renta del suelo-soporte y el de venta o alquiler de los locales la *renta diferencial de comercio* que está relacionada con la intensidad de los flujos terciarios de bienes y servicios, la escala de influencia territorial, los estratos sociales atendidos, y demás características desiguales y diferenciadas de los suelos e inmuebles de los corredores terciarios.

La implantación comercial y de servicios a “ras de tierra”, incluyendo ahora a la que se ubica en pisos altos vinculados a la calle por escaleras mecánicas y elevadores rápidos, los inmuebles de usos mixtos –combinados–, y de oficinas de gestión, y la existencia en ellos de *efectos útiles de aglomeración*, aumentan la demanda de terrenos y/o inmuebles e incrementan lo que Jaramillo llama la *renta diferencial de comercio* (Jaramillo, 2009: 156 y ss.), y elevan los precios del suelo y los inmuebles –a la venta o renta–, los cuales introducen factores de diversificación entre los capitales que pueden instalarse en cada corredor. Igual ocurre con la segmentación-fragmentación por estratos sociales de los usuarios de los distintos corredores, manifiesta en la orientación, composición y diseño de éste, que eleva los costos del suelo en función directa al sector social que se apropia de cada uno, comúnmente ligado a la clase que ocupa la vivienda o la zona de gestión del territorio donde éste

se asienta, dando lugar a nuevas rentas de segregación similares en el comercio a las elaboradas por Jaramillo como *rentas de monopolio de segregación* (Jaramillo, 2009: 162 y ss.). El estrato de la demanda localizada, el costo del suelo y el tipo de comercio o servicio instalado diferencian socialmente a los corredores.

Pradilla (2010) señaló que las nuevas inversiones del capital inmobiliario en los corredores terciarios dan lugar a la generación de nuevas rentas que, por la conclusión del ciclo de recuperación del capital inmobiliario invertido anteriormente, se habían estancado. La elevación continua de los precios del suelo escaso lleva a un proceso actualmente muy notorio en las ciudades latinoamericanas que induce a la re-construcción: la verticalización de las construcciones que tiene por objeto la “creación de nuevo suelo”, la multiplicación del área construida en terrenos de dimensión fija, validada por la regulación pública, la intensificación de su uso en altura que multiplica las rentas diferenciales primarias. La elevación de los precios del suelo, sumada a las ventajas de localización para el acceso automotriz, pueden inducir una mayor intensidad de construcción o el aumento de la altura de los inmuebles, que llevaría a la implantación de actividades más rentables, abriendo camino a usos mixtos y a la instalación de oficinas para la gestión empresarial o pública y los servicios especializados a la economía y al consumo.

Las políticas, en particular las de usos del suelo, densidad y altura de construcción incluidas en las regulaciones urbanas reconocen, estabilizan y multiplican las nuevas rentas –capitalizadas en los precios– de los terrenos, pero con la paradoja de que sus avalúos catastrales son siempre muy inferiores a los precios comerciales, generando un diferencial que beneficia a los grandes terratenientes quienes pagan un impuesto predial muy inferior al que debieran si estos valores –comercial y catastral– fueran iguales (Márquez Cuadra, 2023: 286-303).

La selección, en términos de esfera económica y nivel de ingresos, de los compradores en los corredores, puede llevar a la implantación de vivienda para sectores sociales de muy altos ingresos debido a los costos adicionales de la verticalización y las amenidades que acompañan estos proyectos. La iniciativa parte generalmente de la inversión inmobiliaria.

Con frecuencia observamos en las metrópolis, en sus corredores terciarios, que los precios del suelo sufren procesos “de especulación”, relacionados con la manipulación de la oferta de suelos en relación con su demanda –baja oferta ante una alta demanda– para lograr su incremento por fuera de “lo normal” (Jaramillo, 2009: 203-209); o bien, que los propietarios “anticipan” ciertos procesos que podrían ocurrir en el futuro e incrementan las rentas y precios del suelo asumiendo que ocurrirán e incidirán en su aumento (Jaramillo, 2009; 251-263).

El resultado de la capitalización de las rentas del suelo en su precio de venta y en el de los precios de venta o renta de los inmuebles, en toda la ciudad ahora marcada por la existencia de la trama o red así como la presencia de corredores aislados, es la de un mapa similar al de la *orografía* de un territorio montañoso extenso: picos en los hitos o nodos, crestas diferenciadas en los corredores según su intensidad edilicia y la escala de influencia, planicies altas o bajas en áreas de uso homogéneo –terciario, industrial, servicios públicos o vivienda según las tendencias–, curvas de nivel descendentes en las laderas de los corredores, etcétera.

El resultado de la transformación de la estructura urbana, de la centralidad única a la red de corredores terciarios es muy notoria en la organización de las rentas capitalizadas en los precios del suelo, una de las variables fundamentales en la producción de lo urbano: de los círculos concéntricos de estructuración de las rentas y precios del suelo a partir del centro (o los centros), transitamos a una orografía compleja, no ordenada por círculos concéntricos, que valoriza desigualmente a los predios y en función de la formación de corredores terciarios, del uso del suelo, la distancia a ellos, y la construcción en ellos de inmuebles nuevos.

Las rentas y precios del suelo funcionan en toda la ciudad unitariamente; el aumento en una zona eleva los precios en toda el área urbana; el incremento en los corredores eleva los precios en toda la urbe. Así, los fenómenos ocurridos en los corredores y la variación al alza de los precios del suelo y los alquileres de sus inmuebles dan lugar a un incremento de los costos del suelo y la vivienda en toda la ciudad; elevan el costo de vida para todos los habitantes, incluidos los más pobres y alejados de los corredores.

La transformación de los corredores urbanos terciarios

La vida en las metrópolis latinoamericanas es frenética y la transformación de sus estructuras materiales, su morfología, es rápida al ritmo en el que el capital, para acumular, destruye, construye y re-construye pedazos de ciudad con una arquitectura y un urbanismo muchas veces efímeros, para su rápida obsolescencia y cambio. En menos de un siglo transitamos de la centralidad única –que duró más de tres– a la estructuración a partir de una trama de corredores terciarios, pasando por la centralidad ampliada y el policentrismo; y podemos superar ese estadio y transitar a otra morfología, otra forma de organización de la estructura, que no es posible imaginar ni proponer pues la disolución del urbanismo y la planeación urbana en el capitalismo neoliberal no permite prospectarlo con posibilidades de que se vuelva real, como ha ocurrido con propuestas futuristas que hoy solo recordamos en los libros.

Solo una investigación permanente de los territorios realmente existentes permitirá seguir críticamente la transformación objetiva de nuestras ciudades. Lo que podemos afirmar, porque está a nuestra vista, es que las ciudades capitalistas latinoamericanas no son iguales a las europeas o estadounidenses; tienen particularidades que hacen que nuestra ciudad se mueva, crezca, se destruya, sea reconstruida de forma distinta, en ocasiones más salvajemente que las que fungen como nuestros “modelos”.

Nuestra labor como investigadores no consiste en adecuar la realidad a un modelo del pasado, ni comparar la realidad con un modelo “desarrollado” para entender las diferencias y tratar de que desaparezcan, ni inventar patrones futuros y buscar que nuestra realidad los alcance. Nuestro papel es analizar las particularidades del desarrollo territorial desigual, descifrar sus combinaciones complejas, entender las contradicciones y conflictos que afectan a las clases sociales y en especial a los sectores mayoritarios de la población, colaborar en los procesos de transformación que los resuelvan y seguir con los trabajadores el camino para construir un territorio total, rural-urbano, al cual tienen derecho, que puedan apropiarse plenamente y les aporte mejores y mayores condiciones de reproducción social. Que conquisten el derecho a un territorio ambiental y socialmente sustentable, equitativo, democrático, apropiado, organizado y preservado por tod@s en igualdad de condiciones. *Otro territorio es*

posible y urgente, debemos participar en su construcción objetiva, en la garantía de que todos los trabajadores tengan derecho a apropiárselo.

Bibliografía

Caldeira, Teresa Pires do Rio 2007 [2000] *Ciudad de muros* (Barcelona: Gedisa).

Castillo de Herrera, Mercedes y Pradilla Cobos, Emilio 2015 “La informalidad como concepto ideológico y las formas de subsistencia de la superpoblación relativa en América Latina” Ponencia al II Seminario Internacional de la Red Latinoamericana de Investigadores sobre Teoría Urbana y la Escuela de Planeación Urbano-Regional de la Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín, Colombia, 18-20 de febrero de 2015.

Cruz Flores, Alejandro 2/04/2023 “En el sector informal, 50% de los trabajadores en la capital” *La Jornada* (Ciudad de México). Disponible en <https://www.jornada.com.mx/2023/04/02/capital/024n2cap> [visita10/04/2023].

Cueva, Agustín 2009 [1977] *El desarrollo del capitalismo en América Latina* (México DF: Siglo XXI).

Deler, Jean Paul 2008 “Transformaciones del espacio en América Latina” en Ayala, Enrique (dir) *Historia General de América Latina. Los proyectos nacionales latinoamericanos: sus instrumentos y articulación 1870-1930* (Madrid: Unesco).

Departamento del Distrito Federal (DDF) 1984 *Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal* (México DF: DDF).

Duhau, Emilio 1998 *Hábitat popular y política urbana* (México DF: Miguel Ángel Porrúa / Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco).

Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México. Gobierno del Distrito Federal 2000 *La ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico* (México DF: Corporación Mexicana de impresión).

Guillén Romo, Héctor 1997 *La contrarrevolución neoliberal* (México DF: Era).

Jaramillo, Samuel, 2016 “Heterogeneidad estructural en el capitalismo. Una Mirada desde la teoría del valor del trabajo abstracto” en *Territorios* (Bogotá) N°. 34, noviembre.

Jaramillo, Samuel 2009 *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano* (Bogotá: Universidad de los Andes).

López Levi, Liliana 1999 *Centros comerciales. Espacios que navegan entre la realidad y la ficción* (México DF: Nuestro Tiempo).

Lovera, Alberto 2011 *Radiografía de la industria de la construcción. El ciclo del capital* (Caracas: Universidad Central de Venezuela).

Márquez Cuadra, Sergio M. 2023 “Valuación y discuantía catastral en México 1991-2017. Acapulco, Naucalpan y Miguel Hidalgo” Tesis de Doctorado División de Ciencias y Artes para el Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, Ciudad de México.

Márquez López, Lisett 2012 “Cambios en la estructura urbana y formación de un corredor urbano terciario Paseo de la Reforma 1970-2007” Tesis de Doctorado en Urbanismo, Facultad de Arquitectura, UNAM, México DF. Disponible en <https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/?func=findfind_code=WRD&request=Lisett+Márquez+López>.

Márquez López, Lisett y Pradilla Cobos, Emilio 2008 “Desindustrialización, terciarización y estructura metropolitana: un debate conceptual necesario” en *Cuadernos del CENDES* (Caracas) N° 69, septiembre–diciembre.

Márquez López, Lisett y Pradilla Cobos, Emilio 2017 “La privatización y mercantilización de lo urbano” en Hiernaux-Nicolas, Daniel y González-Gómez, Carmen I. (coords.) *La ciudad latinoamericana a debate: perspectivas teóricas* (Querétaro: Universidad Autónoma de Querétaro).

Márquez López, Lisett y Pradilla Cobos, Emilio 2022 [2018] “La desigualdad del desarrollo territorial en América Latina” en Pradilla Cobos, Emilio (comp.) *La producción de la ciudad latinoamericana durante el neoliberalismo* (Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana).

Marx, Karl 1970 [1857] *Introducción general a la crítica de la economía política / 1857* (Buenos Aires: Pasado y Presente).

Marx, Karl 1975 [1867] *El capital* (México DF: Siglo XXI) 3 tomos 8 volúmenes.

Müller Marco, Jan 2004 “Grandes centros comerciales y recreacionales en Santafé de Bogotá” en *Perspectiva Geográfica* (Bogotá) N°. 3 Biblioteca Virtual del Banco de la República.

OXFAM Internacional 2020 “Los millonarios del mundo poseen más riqueza que 4600 millones de personas” (México) 30 de enero. Disponible en: <<https://www.oxfam.org/es/notas-prensa/los-millonarios-del-mundo-poseen-mas-riqueza-que-4600-millones-de-personas>> [visitada 15/05/2022].

OXFAM Internacional 16/01/2023 “El 1% más rico acumula casi el doble que el resto de la población mundial” (México) 16 de enero. Disponible en: <<https://www.oxfam.org/es/notas-prensa/el-1-mas-rico-acumula-casi-el-doble-de-riqueza-que-el-resto-de-la-poblacion-mundial-enb>> [Visitada 22/02/2023].

Pirez, Pedro 2016 “Las heterogeneidades en la producción de la urbanización y los servicios urbanos en América Latina” en *Territorios* (Bogotá) N° 34, enero-junio.

Piketty, Thomas 2014 *El capital en el siglo XXI* (México DF: Fondo de Cultura Económica).

Polése, Mario 1998 [1994] *Economía urbana y regional*, (Cartago: Libro Universitario Regional).

Pradilla Cobos, Emilio 1982 “Autoconstrucción, explotación de la fuerza de trabajo y políticas del estado en América Latina” en Pradilla Cobos, Emilio (comp.) *Ensayos sobre el problema de la vivienda en América Latina* (México DF: Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco).

Pradilla Cobos, Emilio 1984 *Contribución a la crítica de la teoría urbana. Del espacio a la crisis urbana* (México DF: Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco).

Pradilla Cobos, Emilio 1990 “Las políticas neoliberales y la cuestión territorial”, *Sociológica* (México DF) Vol. 5, N°. 12, enero-abril.

Pradilla Cobos, Emilio 1993 *Territorios en crisis. México 1970-1992* (México DF: EON/UAM-X/RNIU).

Pradilla Cobos, Emilio 2001 “Retos para el futuro de la Ciudad de México” en *Memoria* (México DF) N°. 143, enero.

Pradilla Cobos, Emilio 2009^a *Los territorios del neoliberalismo en América Latina* (México DF: Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco/ Miguel Ángel Porrúa).

Pradilla Cobos, Emilio 2009^b “Las políticas y la planeación urbana en el neoliberalismo” en Brand, Peter *La ciudad latinoamericana en el siglo XXI. Globalización, neoliberalismo, planeación* (Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín).

Pradilla Cobos, Emilio 2010 “Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina” en *Cadernos Metrópole* (Sao Paulo) N° 24, segundo semestre.

Pradilla Cobos, Emilio 2012 “Los centros históricos en las metrópolis de hoy” en González, Carmen I. y Hiernaux, Daniel *Espacio-temporalidad y prácticas sociales en los centros históricos mexicanos* (Querétaro: Universidad Autónoma de Querétaro).

Pradilla Cobos, Emilio 2014 “La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina” en *Cadernos Metrópole* (Sao Paulo) Vol.16, N° 31, June.

Pradilla Cobos, Emilio 2018 “Formas productivas, fracciones del capital y reconstrucción urbana en América Latina” en Coraggio, José Luis y Muñoz, Ruth (comps.) *Economía de las ciudades de América Latina hoy. Enfoques multidisciplinarios* (Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento) vol. I.

Pradilla Cobos, Emilio (coord.), Castro García, Cecilia y Peralta Sánchez, Alicia 1996 *Vulnerabilidad, sismos y sociedad en la ciudad de México. 1985 y el futuro* (México DF: Unión de Vecinos y Damnificados 19 de Septiembre, Dirección General de Protección Civil – DDF).

Pradilla Cobos, Emilio y Márquez López, Lisett 2021 “Las ciudades latinoamericanas y el coronavirus” en *Cadernos Metrópole* (Sao Paulo) Vol. 23, N° 52, set/dez.

Pradilla Cobos, Emilio y Márquez López, Lisett 2022 "From Rural Villages to Large Metropolises in Latin America (1880-2020)" in Baisotti, Pablo A. (ed.) *Social, Political and Religious Movements in the Modern Americas* (New York: Routledge).

Pradilla Cobos, Emilio, Márquez López, Lisett, Carreón Huitzil, Saul D. y Fonseca Chicho, Elías 2008 "Centros comerciales, terciarización y privatización de lo público" en *Ciudades* (México DF) N° 79, julio-septiembre.

Pradilla Cobos, Emilio y Pino Hidalgo, Ricardo A. 2004 [2002] "Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos" en *Anuario de Espacios Urbanos 2004* (México DF) 2004, diciembre.

Pradilla Cobos, Emilio (coord.) et all. 2016 *Zona Metropolitana del Valle de México: cambios demográficos, económicos y territoriales* (México DF: Universidad Autónoma Metropolitana). Disponible en [https://www.researchgate.net/publication/318324529 Emilio Pradilla Cobos Coord Zona Metropolitana del Valle de Mexico Cambios demograficos economicos y territoriales#fullTextFileContent](https://www.researchgate.net/publication/318324529_Emilio_Pradilla_Cobos_Coord_Zona_Metropolitana_del_Valle_de_Mexico_Cambios_demograficos_economicos_y_territoriales#fullTextFileContent), y www.casadelibrosabiertos.uam.mx/index.php/libro-electronico.

Remy, Jean 1966 *La ville phénomène économique* (Bruxelles: Vie Ouvrière).

Richardson, Harry W. 1993 "Modelos en torno a la estructura urbana" en Flores González, Sergio (comp.) *Desarrollo metropolitano. Análisis y perspectivas* (Puebla: Universidad Autónoma de Puebla).

Salama, Pierre 2012 "Globalización comercial: desindustrialización prematura en América Latina e industrialización en Asia" en *Comercio Exterior* (México DF) Vol. 62, N° 6, noviembre-diciembre.

Topalov, Cristian 1979 *La urbanización capitalista* (México DF: Edicol).

Valenzuela, Alfonso 2016 *La construcción espacial del miedo* (México DF: Universidad Autónoma del Estado de Morelos/Juan Pablos Editor).