

The background of the cover is a dark purple color with a pattern of small, lighter purple dots. Overlaid on this is a dark silhouette of the map of Latin America. Scattered across the map are several white dots of varying sizes, and some of these dots are surrounded by concentric white circles, resembling a ripple effect or a signal. The title text is positioned in the upper right quadrant of the cover.

Las ciudades

latinoamericanas

ante el nuevo **orden mundial**

multipolar

Adolfo Enrique Saldívar Cazales

Ricardo Gómez Maturano

Perla Sonia Posada Vique

**Coordinadores**

---

Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM)  
Editorial Restauro Compás y Canto

# Las ciudades latinoamericanas ante el nuevo orden mundial multipolar

## Coordinadores

**Adolfo Enrique Saldívar Cazales**

Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM)

**Ricardo Gómez Maturano**

Instituto Politécnico Nacional (IPN)

**Perla Sonia Posada Vique**

Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM)

## Autores

Adolfo Enrique Saldívar Cazales

Alejandro Orellana McBride (Chile)

Alfonso Valenzuela Aguilera

Ana Zazo Moratalla (España)

Beatriz Corina Mingüer Cestelos

Carlos Alberto Osorio Alonso

Ferney Francisco Barreto Rojas (Colombia)

Geraldo Marinho (Brasil)

Gerardo Gama Hernández

Germán Cancino (Colombia)

Graciela Benseny (Argentina)

José Santiago Martínez García

Luis Salinas Arreortua

Luz de Lourdes Cordero Gómez del Campo

María Angélica Bernal (Colombia)

Marielena Medina Ruiz (Colombia)

Miguel Ángel Cuevas Olascoaga

Norma Angélica Juárez Salomo

Óscar Bragos (Argentina)

Paulo Guimarães (Brasil)

Penélope Tinoco Lamadrid

Ricardo Gómez Maturano

Rubén Pecchio (Brasil)

Tadeo Sanabria A. (Colombia)



Esta obra fue dictaminada por pares académicos bajo la modalidad doble ciego.

Las ciudades latinoamericanas ante el nuevo orden mundial multipolar  
Adolfo Enrique Saldivar Cazales, Ricardo Gómez Maturano y Perla Sonia Posada Vique (coordinadores). Primera edición, diciembre de 2025.

D. R. © 2025, Adolfo Enrique Saldivar Cazales, Ricardo Gómez Maturano y Perla Sonia Posada Vique (coordinadores).

D. R. © 2025, Universidad Autónoma del Estado de Morelos  
Av. Universidad 1001, col. Chamilpa  
CP 62209, Cuernavaca, Morelos  
publicaciones@uaem.mx  
libros.uaem.mx

D. R. © 2025  
Editorial Restauo Compás y Canto  
Tlacotalpan 79, int. 102, Col. Roma Sur, Alcaldía Cuauhtémoc  
CP 06760, Ciudad de México Teléfono: 5559225197  
contacto@editorialrestauo.org.mx

Corrección de estilo: Ulises Paniagua Olivares y Diana Guadalupe González Oriani  
Diseño y diagramación: Marielena Medina Ruiz  
Formación: maestra y doctorante en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo. Instituto Politécnico Nacional.  
Diseño de portada: Marielena Medina Ruiz

Disponible en: [www.editorialrestauo.org.mx](http://www.editorialrestauo.org.mx)  
Correo electrónico: [contacto@editorialrestauo.org.mx](mailto:contacto@editorialrestauo.org.mx)

ISBN (UAEM): 978-607-2646-52-0 (digital, PDF, UAEM)  
ISBN (Editorial Restauo Compás y Canto): 978-607-99572-7-8  
DOI: 10.30973/2025/ciudades\_nuevo\_orden



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons  
Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Licencia Internacional (CC BY-NC-SA 4.0).

Hecho en México

Resumen p. 6

Prólogo p. 7

Ignacio Kunz Bolaños

Introducción p. 15

Ricardo Gómez Maturano, Adolfo Enrique Saldívar Cazales, Perla Sonia Posada Vique

## Eje 1.

### La ciudad latinoamericana y el nuevo orden mundial multipolar

CAPÍTULO 1 p. 31

El impacto de la multipolaridad en la red de ciudades globales

Adolfo Enrique Saldívar Cazales, Ricardo Gómez Maturano, Alfonso Valenzuela Aguilera.



CAPÍTULO 2 p. 65

Transformación urbana en un mundo multipolar: fortalecimiento del Estado y participación comunitaria en el CIIT

Beatriz Corina Mingüer Cestelos



CAPÍTULO 3 p. 89

La ciudad de 15 minutos y el acceso alimentario. Perspectivas críticas desde las ciudades latinoamericanas

Ana Zazo Moratalla, Alejandro Orellana McBride



CAPÍTULO 4 p. 15

Las ciudades y los flujos digitales

Luz de Lourdes Cordero Gómez del Campo, Luis Salinas Arreortua



## Eje 2.

### Nuevos procesos urbanos en Latinoamérica

CAPÍTULO 5 p. 125

Estrategias y desafíos de destinos turísticos litorales. Innovación turística en Mar del Plata, Argentina

Graciela Benseny



# Contenido

CAPÍTULO 6 p. 151

Yopal en el contexto de la geopolítica petrolera: transformaciones locales y dinámicas globales

Ferney Francisco Barreto Rojas, Marielena Medina Ruiz



CAPÍTULO 7 p. 174

Enclaves urbanos turísticos y su impacto en la Zona Metropolitana del Valle de México. Una mirada desde la inversión china y turismo global

Carlos Alberto Osorio Alonso, Ricardo Gómez Maturano, Penélope Tinoco Lamadrid



CAPÍTULO 8 p. 205

Actividades de Ciudad Global en áreas metropolitanas de México

José Santiago Martínez García



## Eje 3.

### Los retos de la planeación urbana en las ciudades latinoamericanas

CAPÍTULO 9 p. 233

La metrópolis de Recife, oportunidades y desafíos locales frente al orden mundial multipolar

Rubén Pecchio, Geraldo Marinho, Paulo Guimarães



CAPÍTULO 10 p. 257

Rosario, políticas públicas y crecimiento urbano

Oscar Bragos



CAPÍTULO 11 p. 277

Interacciones alrededor del crecimiento urbano. Estrategias metodológicas para el desarrollo de modelos territoriales

Tadeo Sanabria A, German Cancino, María Angélica Bernal



CAPÍTULO 12 p. 303

Ciudades medias contemporáneas en México. Reflexiones sobre su futuro cultural e histórico a partir del COVID-19

Miguel Ángel Cuevas Olascoaga, Norma Angélica Juárez Salomo, Gerardo Gama Hernández



Conclusiones p. 324





# Resumen

En los últimos años, diferentes autores han hablado de un gran cambio en el orden mundial que va a generar transformaciones a nivel global en los próximos años; pero ¿este cambio en el orden geopolítico modificará el orden espacial de las ciudades y el territorio de Latinoamérica? Es importante preguntarse en qué medida se presentará dicho cambio, las formas en que se transformarán los territorios y los tiempos, y qué elementos lo suscitarán. Por ahora, en la literatura urbana no existen investigaciones en las que se pregunte por tal cambio, probablemente porque los estudiosos de esta área del conocimiento no lo han identificado como un proceso que generará una sustitución de paradigma en la cuestión urbana. En este contexto, la obra tiene tres objetivos, el primero es identificar los principales cambios sociales, tecnológicos, económicos, políticos y urbanos que están transformando en general las ciudades latinoamericanas. El segundo es presentar estudios de caso de ciudades y territorios para tener una aproximación a la identificación de esos primeros cambios parciales en la estructura urbana y territorial, por ejemplo, en los litorales de innovación turística, en ciudades ricas en recursos como el petróleo y el surgimiento de una nueva tendencia turística. Por último, el libro busca identificar los retos de la planeación urbana en las ciudades latinoamericanas en el contexto de la multipolaridad, así, se presentan estudios sobre la metrópoli de Recife en Brasil; la revisión de políticas públicas y el crecimiento urbano en Argentina; estrategias metodológicas para el desarrollo de modelos territoriales en Colombia; y, por último, una discusión sobre las ciudades medias contemporáneas en México.

Palabras clave: multipolaridad, transformación urbana, territorio latinoamericano, planeación urbana.

# Abstract

In recent years, several authors have discussed a major shift in the world order that is expected to generate global transformations in the coming years. But will this shift in the geopolitical order modify the spatial order of cities and the territory of Latin America? It is important to ask to what extent such a change will occur, in what ways territories and temporalities will be transformed, and what elements will trigger it. For now, in urban literature there are no studies that inquire into this shift, likely because scholars in this field have not yet identified it as a process capable of generating a paradigm shift in urban matters. In this context, the book has three objectives. The first is to identify the main social, technological, economic, political, and urban changes that are transforming Latin American cities in general. The second is to present case studies of cities and territories to gain an initial understanding of those partial changes emerging in urban and territorial structures, for example, in coastal areas experiencing tourism-driven innovation, in cities rich in resources such as oil, and in the rise of new tourism trends. Finally, the book seeks to identify the challenges of urban planning in Latin American cities within the context of multipolarity. Thus, it includes studies on the metropolis of Recife in Brazil; a review of public policies and urban growth in Argentina; methodological strategies for the development of territorial models in Colombia; and, lastly, a discussion on contemporary mid-sized cities in Mexico.

Keywords: multipolarity, urban transformation, Latin American territory, urban planning

Estamos frente a una obra con una serie de características que la hacen atractiva. Se trata de una temática relativamente nueva para los estudiosos del tema urbano en nuestro país. Se analiza la relación existente entre el nuevo orden global y las ciudades latinoamericanas. Según el índice de ciudades globales (*Globalization and World Cities*) se está dando un nuevo arreglo jerárquico caracterizado por la emergencia de bloques BRICS+ que favorecen el posicionamiento de una serie de nodos en el sureste asiático, en particular Shanghái y Beijing de China, así como Singapur y Hong Kong, frente a la declinación de lo que en otro momento fueron nodos destacados de occidente en la jerarquía mundial, algunos de ellos con una baja muy pronunciada, como Berlín, San Francisco y Washington D. C., e incluso de las ciudades “occidentalizadas” del oriente: Tokio y Seúl; al mismo tiempo que Nueva York y Londres mantienen posiciones primadas.

La pregunta que subyace al conjunto de trabajos es: ¿cómo el reordenamiento del sistema global de ciudades produce respuestas y transformaciones, e incluso omisiones, en las ciudades de Latinoamérica? Hay todo tipo de respuestas, algunas, las menos, están orientadas a la descripción de los cambios en el sistema global; otras analizan el impacto de los cambios sobre la realidad de las ciudades del subcontinente, y algu-

nas más se centran en la evaluación de la planeación urbana como reacción a las necesidades de adaptación al contexto emergente. Mientras ciertos capítulos tienen una orientación de carácter analítico, otros ofrecen esquemas propositivos, que van desde lineamientos generales hasta metodologías más específicas.

La reflexión sobre los posibles cambios del fenómeno urbano en Latinoamérica, como consecuencia del reordenamiento en la jerarquía urbana mundial, nos ofrece varios beneficios, el principal es comprender el papel que procesos extraterritoriales tienen sobre el sistema de asentamientos y sobre las ciudades de una nación. Es común la explicación de las dinámicas de una ciudad a partir de determinantes de la propia ciudad, de las políticas territoriales y del desarrollo regional de la nación; sin embargo, el análisis de las consecuencias de las transformaciones del sistema global de asentamientos suele quedar relegado, excepto cuando se trata de estudios que podríamos considerar específicos, directos o “desde abajo”, los cuales se enfocan en la explicación de fenómenos de la ciudad desde donde se recurre al contexto mundial como elemento eje, por ejemplo, el análisis de los cambios en la ciudad como resultado de su articulación a las cadenas de valor de circuitos internacionales de la economía, muy común en los estudios de la industria automotriz; de manera semejante,

la evaluación de modificaciones en algunos aspectos urbanos de una localidad turística como consecuencia de su inserción en los destinos turísticos de escala internacional. Pero la forma en que se plantea en esta obra, de arriba hacia abajo, es decir, del nuevo orden global hacia las ciudades y de manera general, otorga una enorme diversidad de visiones y planteamientos, algunos más sólidos, otros más exploratorios.

Entre los capítulos que describen y caracterizan el sistema global, aparece el de Adolfo Enrique Saldivar Cazales, Ricardo Gómez Maturano y Alfonso Valenzuela Aguilera, que muestra los cambios en la jerarquía de las metrópolis globales, componente importante de la estructura del sistema mundial, haciendo énfasis en la emergencia de algunos nodos de Asia y la decadencia de varias ciudades occidentales, todo esto con base en el ranking de ciudades globales (*Globalization and World Cities*). Llama la atención que tanto en la realidad, según el índice, como en el análisis, las ciudades de América Latina quedan al margen. No aparecen en ningún momento en las referencias al índice entre 2016 y 2022, a pesar de la cita de Parnreiter (2019) que afirma que existe un sesgo hacia las ciudades del Norte “lo que invisibiliza las contribuciones de otras ciudades en regiones como América Latina” ¿Es realmente un sesgo o es que la contribución en términos de los flujos que definen el sistema global

es menor? Como sea, es relevante notar esa invisibilidad de las urbes de América Latina. Entre los avances tecnológicos están los relacionados con la innovación turística que se traduce en nuevos tipos de productos, de servicios y de procesos, sobre todo en el área del mercadeo. Graciela Benseny rescata la idea de las estrategias sostenibles y los destinos inteligentes, consecuencia de la globalización de la idea de lo sostenible y del avance de las tecnologías digitales y la información, pero coloca otra idea muy valiosa, que la mejora y los beneficios del turismo alcancen a las poblaciones locales, lo que también tiene como base uno de los principios que se están globalizando: la justicia social.

Otro de los temas sobresalientes es el de los flujos globales. Si hay cambios en la estructura del sistema por los movimientos en la jerarquía, necesariamente hay cambio en la dinámica, es decir, en los sistemas de intercambio de capital, personas, bienes e información. Luz de Lourdes Cordero y Luis Salinas analizan el rompimiento de la actividad económica con relación a las ubicaciones tradicionales derivadas de la lógica de los factores de localización, lo que se pudo dar gracias a los avances tecnológicos en comunicaciones, en la mejora del transporte y de su infraestructura, los cuales fueron mecanismos clave para liberar algunas actividades de los determinantes de localización

tradicionales. A partir de esa desvinculación del espacio, o sería mejor decir, de la nueva lógica de localización de las actividades, las ciudades asumen algunos nuevos roles. Destaca el papel de la tecnología en las nuevas modalidades de los flujos de información que terminan por influir en los flujos de personas y de capital.

Los flujos de personas, es decir la migración a nivel global, es uno de los temas más significativos a partir del nuevo orden mundial. En todo el orbe parecen estar incrementándose los movimientos de personas de países pobres hacia los países del “norte”; de África hacia Europa, del sureste asiático hacia Australia, y muy importante para nosotros, de América Latina hacia Estados Unidos.

Otro de los flujos que debemos estudiar es el de las ideas. Muchas de ellas promovidas por el propio capitalismo como mecanismo para ampliar el consumo y para evitar las crisis de sobreproducción, pero también se difunden ideas por la equidad y por los derechos de grupos desfavorecidos que son la base de la resistencia. Los movimientos sociales se generan principalmente en las ciudades, que son los nichos iniciales y las incubadoras de los planteamientos de resistencia y lucha por el cambio, incluso cuando se trata de temas relacionados con territorios no urbanos. En el libro se colocan otras ideas como la sostenibilidad, la seguridad alimentaria y

la justicia social, temas que se han difundido de manera global. Varios de los autores estudian el impacto del nuevo orden global sobre los territorios locales. Beatriz C. Mingüer presenta un análisis de la reconfiguración de la región del Istmo de Tehuantepec, en donde la política nacional para el desarrollo del Corredor Interoceánico, junto al empoderamiento de las comunidades locales, han permitido fortalecer el mercado local, pero quizá su aporte más importante sea la vinculación entre una política nacional de desarrollo regional que articula las necesidades globales de transportación y logística con el corredor interoceánico, y el desarrollo local.

Por su parte, Ferney F. Barreto y Marielena Medina, evalúan el vínculo entre la explotación de hidrocarburos y el nuevo contexto global. Sin duda el tema de los hidrocarburos es uno de los que por más tiempo ha vinculado lo global con lo local. Antes se hablaba de los mercados internacionales de energéticos con lo local. Por más de un siglo hemos visto las transformaciones de los territorios locales como consecuencia de la explotación de los recursos para los mercados foráneos. Esto plantea una pregunta clave: ¿cuáles son las diferencias de esos impactos con lo que produce el nuevo orden global? Los autores mencionan un punto importante y novedoso: las tensiones geopolíticas entre países derivadas de la nueva multipolaridad, la cual es, en esencia, conflictiva. En

términos de los impactos del nuevo orden global sobre los territorios locales, Carlos A. Osorio, Ricardo Gómez Maturano y Penélope Tinoco, estudian los “enclaves urbanos turísticos globalizadores” en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Analizan la concentración en ciertas áreas, pero las que encuentran no son distintas a las áreas de concentración de los servicios antes del nuevo orden, lo que se nos impone como un nuevo cuestionamiento: ¿qué es lo que realmente cambia en la distribución de los servicios a partir del reacomodo de las jerarquías globales? Sin duda, como sugieren los propios autores, uno de los cambios es el origen del capital.

De manera análoga al caso anterior, está el tema de las “actividades globales”, muchas de las cuales existían antes del reacomodo. No hay duda de que estas pudieron intensificarse, e incluso, redirigir sus relaciones con el exterior, pero en qué momento podemos decir y con base en qué, que esas actividades se convirtieron en actividades globales.

Otros trabajos se orientan al análisis de la planeación en el nuevo contexto global. Rubén Pecchio, Geraldo Marinho y Paulo Guimarães, tomando como estudio de caso la metrópoli de Recife, Brasil, valoran los desafíos, las respuestas y las oportunidades que impone

la multipolaridad y los cambios derivados de esta en el sistema global. Reconocen que hay respuestas positivas en el sentido de que se están aprovechando algunas de las oportunidades que ofrece el nuevo orden mundial, pero estas no se traducen en un avance para atender los viejos problemas de las ciudades latinoamericanas, en especial en lo referente a la desigualdad social. De hecho, es conocido que, a pesar del aumento de la inversión extranjera y la creación de empleos, la pobreza y la desigualdad persisten y, en algunos casos, llegan a profundizar. Junto a las oportunidades y el rezago de los viejos problemas aparecen los nuevos: como los daños ambientales y, en especial, la producción de gases de efecto invernadero.

En la misma línea, Oscar Bragos estudia las reacciones en materia de crecimiento urbano, y da respuesta a una de las preguntas que se plantearon líneas arriba al reconocer la multicausalidad de la transformación de las ciudades en donde algunos de los factores determinantes que vienen del exterior pueden reconfigurarse, mientras que otros se mantienen constantes, y, al mismo tiempo, los factores de naturaleza local pueden o no, ser sensibles a los cambios globales.

El autor explica cómo las ciudades se insertan en los ciclos de la economía mundial, lo que sin duda impacta

sobre su morfología y dinámicas internas. También, como se afirmó antes, siguen pendientes los temas de la desigualdad social, así como los compromisos con la Nueva Agenda Urbana y los Objetivos de Desarrollo Sustentable, los cuales son acuerdos de naturaleza global. Al parecer solo ciertos elementos se concretan claramente en los territorios locales y urbanos: los que resultan de interés a las lógicas del capital transnacional, pero las ideas y principios, también globales, que promueven mejores condiciones sociales y un desarrollo sostenible, fallan reiteradamente en lo local. Y lo que es peor, algunos de los pendientes de desarrollo, justicia social y protección del ambiente parecen descomponerse en la medida que se aprovechan las oportunidades de la globalización.

Podemos decir que muchos de los pendientes se vuelven aún más acuciantes a partir del aprovechamiento de algunas oportunidades de integración a las redes económicas de actividad global, lo que, si bien ofrece la promesa del crecimiento económico, los gobiernos locales de Latinoamérica han fallado en la traducción de ese crecimiento hacia un desarrollo sostenible, en especial, en materia de equidad social.

En la línea de las respuestas de política pública al nuevo ambiente global está el trabajo de Tadeo Sanabria,

Germán Cancino y María Angélica Bernal, quienes proponen estrategias metodológicas para el desarrollo de modelos territoriales. Los autores reiteran la idea de que el crecimiento de las ciudades está vinculado a una ideología impuesta desde las potencias globales. Al respecto, yo diría que se han impuesto dos tipos de planteamientos: uno de naturaleza ideológica y otro de carácter metodológico, que, si bien son claramente identificables, existe una especie de simbiosis entre ellos. En el ideológico se plantea que el mercado es un buen regulador de los procesos de desarrollo urbano, no obstante, para cualquier conocedor intermedio de la ciudad esto es insostenible, la incapacidad del mercado para regular las dinámicas de la ciudad siempre ha sido evidente, pero en las últimas décadas con la implantación del capitalismo salvaje, resultado del neoliberalismo y del retiro del Estado, se han alcanzado niveles dramáticos en la incapacidad de atender las necesidades más acuciantes en las ciudades.

En efecto, en la medida en que la creencia de que el mercado es un buen regulador de los procesos urbanos, la planeación se ha relegado; en casos como el mexicano se siguen haciendo planes y programas de desarrollo urbano, ya sea por obligación legal, o para que alguna administración del gobierno federal rompa récords en el número de programas elaborados, o incluso se realizan

debido a la promoción por parte de los grupos de poder y de los funcionarios asociados con la intención de crear condiciones para la especulación y la apropiación de la valorización del suelo que se puede generar a partir del diseño del programa.

En el segundo planteamiento, el metodológico, hay una enorme responsabilidad hacia las comunidades locales por parte de especialistas que han adoptado, sin mayor reflexión, modelos de planeación basados en la lógica racional comprensiva, los cuales han resultado sumamente ineficaces para atender las necesidades locales, sobre todo, de naturaleza social, pero que abren la puerta a las estrategias especulativas de los grupos locales y nacionales de poder. Como respuesta a esta debilidad, los autores proponen una visión autónoma pero alineada con la interdependencia y la cooperación globales. Este enfoque aporta tres elementos valiosos: en primer lugar, evita la actitud simplista y común que niega la interdependencia global y, en cambio, reconoce su relevancia, lo que representa un realismo digno de destacar; en segundo lugar, plantea la necesidad de concretar las propuestas del modelo; y, en tercer lugar, resalta la importancia de los actores locales en este proceso.

Finalmente, Miguel Ángel Cuevas, Norma Angélica Juárez y Gerardo Gama reflexionan sobre las tendencias

ideológicas y su impacto en la vida económica, política y sociocultural. Antes hacíamos mención de que uno de los flujos más significativos en los sistemas de asentamientos, globales, nacionales o locales, es el de la información y las ideas. Me atrevería a decir que de todos los tipos de flujos es el más dinámico en velocidad y extensión, por la facilidad de alcance a las comunidades remotas, y por el papel que la difusión de las ideas tiene como facilitador de expansión del capitalismo, con lo que vendrán los flujos de capital, bienes y personas.

En este escenario abordan el tema de la identidad territorial y de los recursos patrimoniales, componente importante de la identidad, para lo que proponen considerar la formación, la educación y la actualización de la legislación como respuesta al nuevo contexto global.

A manera de cierre estamos frente a una obra que, como se afirmó al inicio de este escrito, estudia el efecto de la globalización sobre las ciudades latinoamericanas. En algunas áreas se partía de avances importantes en el conocimiento del tema específico, otros trabajos son más exploratorios; en algunos casos todavía hay ventanas de oportunidad, en particular en lo metodológico, para reconocer lo que realmente cambió a partir del nuevo orden global. Ciertamente hay nuevos determinantes, o mejor dicho, modalidades de algunos de los viejos



determinantes, mientras otros siguen actuando sin mayores cambios. La articulación entre lo global y las condiciones locales todavía dejan muchas dudas en el sentido de lo que realmente ha cambiado y lo que mantiene continuidad.

En segundo lugar, debo valorar las reflexiones sobre la planeación urbana. En la medida que esta suele convertirse en un mecanismo para reproducir las condiciones del sistema, y más específicamente, para facilitar la acumulación, se convierte en un elemento muy significativo en el análisis de los impactos del nuevo orden global. A diferencia de los impactos “directos” sobre el territorio que se vienen estudiando desde hace casi tres décadas, los efectos sobre la planeación y la escasa influencia de los acuerdos globales como la Nueva Agenda Urbana y los ODS no han tenido la misma importancia en la literatura.

También se dio continuidad a uno de los temas de mayor preocupación, el impacto del nuevo orden mundial sobre el medio ambiente. Aquí también aparece el reto de distinguir entre los procesos de deterioro que venían dándose desde la revolución industrial y los cambios que las diferentes etapas del capitalismo han impuesto sobre el entorno y cómo se han articulado las respuestas e iniciativas para disminuir el deterioro, en especial, las

relacionadas con la emisión de gases efecto invernadero y el calentamiento global. Tenemos que aceptar que no se trata de una tarea sencilla, pero no por ello vamos a pensar en el territorio como si todo se hubiera reinventado con la globalización.

En el libro se aborda el tema de las oportunidades derivadas de la difusión de las ideas y la estandarización de la cultura y sus respuestas en los movimientos de reafirmación de las comunidades locales. Con ello se abre un campo de estudio, no solo interesante, sino relevante para fijar los rumbos de las políticas urbanas locales.

En síntesis, reconocemos que el nuevo orden mundial está permanentemente redefiniendo los territorios en una lógica compleja en la que los nuevos factores se articulan con los viejos, y en donde los factores globales interactúan con condiciones y respuestas locales. No tenemos duda de que los efectos existen, de que se presentan oportunidades y enormes desafíos, y menos duda existe de que es necesario comprenderlos para poder contribuir con una mejor inserción de nuestras naciones y nuestras ciudades en ese nuevo orden global.



## Ignacio Kunz Bolaños

Geógrafo urbano, con maestría en Planeación y doctorado en Urbanismo por la Universidad Nacional Autónoma de México. Investigador titular C TC definitivo. Facultad de Arquitectura desde el 16-11-2008. Consultor y profesor del Lincoln Institute of Land Policy desde el 16-11-2008. Fue investigador invitado del Centro de Estudios Urbanos y de la Comunidad, de la Universidad de Toronto y de la Universidad Autónoma de Madrid.  
Correo: [kunzbo@servidor.unam.mx](mailto:kunzbo@servidor.unam.mx)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3976-0504>

Parnreiter, C. (2019). Las ciudades globales y la transferencia geográfica de valor. *Estudios Urbanos*, 56, 81–96.

## Referencias



# INTRODUCCIÓN

**Ricardo Gómez Maturano**

Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura ESIA unidad Tecamachalco.

**Adolfo Enrique Saldívar Cazales**

Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura ESIA unidad Tecamachalco.

**Perla Sonia Posada Vique**

Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM), México

En los últimos años, diferentes autores han hablado de un gran cambio en el orden mundial que va a generar transformaciones a nivel global en los próximos años (Dalio, 2022; Dugin, 2015); pero ¿este cambio en el orden geopolítico modificará el orden espacial de las ciudades y el territorio de Latinoamérica? Es importante preguntarse en qué medida se presentará dicho cambio, las formas en que se transformarán los territorios y los tiempos, y qué elementos lo suscitarán.

Por ahora, en la literatura urbana no existen investigaciones en las que se pregunte por tal cambio, probablemente porque los estudiosos de esta área del conocimiento no lo han identificado como un proceso que generará una sustitución de paradigma en la cuestión urbana. En este contexto, la obra tiene tres objetivos, el primero es identificar los principales cambios sociales, tecnológicos, económicos, políticos y urbanos que están transformando en general las ciudades latinoamericanas, por ejemplo, el impacto de la multipolaridad en la llamada red de ciudades globales y el impacto de esos flujos digitales en el territorio, además de presentar perspectivas críticas a paradigmas eurocéntricos como la “Ciudad de 15 minutos” desde Latinoamérica; tal vez poniendo un mayor papel del Estado y la participación comunitaria. El segundo objetivo es presentar estudios de caso de ciudades y territorios

Para comprender estas diferentes visiones sobre la ciudad latinoamericana debemos de establecer: ¿qué es el nuevo orden mundial multipolar? ¿Cuál es el impacto del surgimiento de nuevos polos de poder mundial en

Así, en el mundo académico se comenzó el debate sobre el orden internacional en transición. Las preguntas surgieron y se enfocaron en comprender si este orden será reemplazado, adaptado o si coexistirá con nuevas formas de gobernanza que incluyan a potencias no occidentales. Este debate explora temas como la continuidad del orden liberal, el resurgimiento del bipolarismo, el inicio de una nueva etapa de multipolarismo, la reconstrucción del

multilateralismo y la posibilidad de un nuevo contexto de Guerra Fría (Marín et al., 2023, p. 82).

De esta forma surge el concepto de multipolaridad, definido como “un orden mundial en el que el control de los recursos políticos, económicos y sociales se concentra en diferentes polos de poder, reforzados por acuerdos intra y extrarregionales” (Povse, 2023, p. 576); también se puede describir como un mundo multipolar, es decir, como “un sistema internacional en el que el poder está distribuido entre múltiples centros de influencia, en contraposición a un orden unipolar o bipolar” (Merino et al., 2023). De acuerdo con Merino et al. (2023), el concepto se relaciona con la transición hegemónica del poder global, donde se observa un cambio del dominio occidental hacia un orden más diversificado que incluye potencias emergentes, especialmente en el contexto de la región Asia-Pacífico y Eurasia.

El nuevo orden mundial multipolar solamente puede ser entendido a partir de tres autores fundamentales. Por una parte, Dugin (2015) quien propone las bases conceptuales de la teoría del mundo multipolar basado en civilizaciones más que en Estados-nación. Por otra parte, Dalio (2021), que hace un estudio de los ciclos históricos de la caída de los imperios, identificando que Estados Unidos está en decadencia y por el contrario

China parece tomar el liderazgo global; y, por último, Todd (2024), este autor evidencia las debilidades internas de las democracias occidentales frente a un mundo multipolar que prioriza su propia soberanía. Los tres autores van a explicar el declive de Occidente y el ascenso de nuevas potencias que está configurando un mundo multipolar.

El autor que ha planteado la multipolaridad desde principios del siglo XXI ha sido Dugin (2015), él propone las bases conceptuales de la Teoría del Mundo Multipolar que parten de una crítica profunda al sistema unipolar que surgió tras la Guerra Fría, régimen que fue liderado por Estados Unidos. Al respecto, propone un modelo multipolar que reconoce la pluralidad cultural, política y económica como elementos esenciales para garantizar un orden internacional estable y equitativo, así, en términos más profundos, la multipolaridad se basa en la idea de que las civilizaciones, más que los Estados-nación, son los actores fundamentales del sistema internacional.

En este contexto, Dugin (2015) introduce el concepto de “pluriverso”, propuesto como un espacio en el que coexisten múltiples centros de poder, cada uno con su propia lógica y dinámicas internas, y como contraposición al “universo unipolar” promovido por



Occidente. Desde este punto de vista geopolítico, la teoría del mundo multipolar redefine las relaciones internacionales al priorizar la soberanía de las civilizaciones sobre las dinámicas hegemónicas tradicionales, escenario en el que hipotéticamente la civilización euroasiática, liderada por Rusia, podría consolidarse como un contrapeso a la influencia occidental mediante el fortalecimiento de alianzas regionales, como la Unión Económica Euroasiática. Para el autor, esta visión resulta crucial para superar las limitaciones inherentes al modelo Westfaliano, que se centra exclusivamente en la soberanía estatal (Dugin, 2015). Su teoría también incluye propuestas para implementar el modelo multipolar en la geopolítica contemporánea, siendo uno de los principales elementos el fortalecimiento de alianzas entre civilizaciones afines y, del mismo modo, enfatiza la importancia de la cooperación entre civilizaciones para abordar desafíos globales como el cambio climático, la seguridad energética y la estabilidad económica (Dugin, 2015).

Además de su dimensión geopolítica, el trabajo de Dugin (2015) contiene profundas implicaciones filosóficas y culturales. Al rechazar el universalismo occidental, su perspectiva formula la necesidad de desarrollar una epistemología pluralista que respete las múltiples formas de conocimiento y experiencia humana. Así, la

teoría del mundo multipolar de Dugin (2015) se presenta como una alternativa conceptual al modelo unipolar que ha dominado las relaciones internacionales en las últimas décadas.

Otra perspectiva desde Estados Unidos es la planteada por Dalio (2022), quien, a partir del estudio de los ciclos históricos de los imperios, encuentra que siguen patrones recurrentes de ascenso y declive que configuran el orden mundial. Estos lapsos de tiempo, denominados por el autor como El gran ciclo, se desarrollan a lo largo de períodos de entre 150 y 250 años, y se caracterizan por fases de innovación, crecimiento económico y consolidación del poder, seguidas de etapas de endeudamiento, tensiones sociales y pérdida de competitividad, derivando finalmente en conflictos y en un eventual cambio en el orden mundial. En su trabajo ilustra el proceso de declive de Estados Unidos como potencia hegemónica mediante el análisis comparativo de los imperios neerlandés y británico, a los que ejemplifica como experiencias históricas previas, de las cuales exagera que los ciclos de paz, estabilidad y desorden interno están intrínsecamente ligados a crisis profundas que afectan la moneda de reserva de un imperio, siendo este el punto de inflexión más crítico en su caída (Dalio, 2022). En tal sentido, Dalio (2022) realiza un análisis comparativo de 11 países que

selecciona por su relevancia histórica como las principales potencias, con la finalidad de evaluar su poder y estabilidad. Este se basa en el diseño de una matriz compuesta por ocho variables: competitividad, capacidad como centro financiero, fuerza militar, producción económica, nivel educativo, innovación y tecnología, participación en el comercio internacional y el estatus de la moneda como divisa de reserva.

De lo anterior, concluye que la humanidad atraviesa un momento crucial dentro del gran ciclo histórico, en el que Estados Unidos enfrenta una etapa de decadencia caracterizada por crecientes divisiones internas, altos niveles de endeudamiento y una pérdida sostenida de competitividad económica. En contraposición, identifica a China como la potencia emergente que está consolidando su posición hegemónica gracias a su crecimiento continuo, avances en innovación tecnológica y un sistema político robusto. Del mismo modo, sugiere un cambio de liderazgo global que sigue patrones históricos recurrentes y advierte que la transición hacia un nuevo orden mundial estará marcada por tensiones y conflictos (Dalio, 2021).

Por último, en una visión europea, Todd (2024) plantea que el declive de Occidente, especialmente de Estados Unidos y Europa, ha generado una crisis estructural

que redefine el orden global. Argumenta que, tras la implosión de la URSS, Occidente expandió su influencia mediante políticas neoliberales y militarismo, pero que dicha expansión ocultaba una fragilidad interna.

Este autor señala que el debilitamiento de las clases medias, junto con la erosión de una moralidad social cohesionada, han desempeñado un papel central en la fragmentación del Estado-nación en los países occidentales, proceso que identifica particularmente evidente en Estados Unidos, donde reconoce un imperialismo en declive, marcado por la ausencia de una cultura unificadora. Asimismo, señala que el conflicto en Ucrania constituye un reflejo de esta crisis en Occidente; mientras Rusia se posiciona como un actor soberano que desafía la influencia occidental, Europa, por su parte, ha perdido autonomía estratégica, adoptando una postura subordinada a los intereses de Estados Unidos (Todd, 2024).

Además, Todd (2024) analiza eventos no esperados y de gran relevancia derivados del conflicto entre Rusia y Ucrania, iniciado en 2022, que exponen el deterioro de las democracias occidentales y sus estructuras de poder. Entre estos eventos se encuentran la resistencia militar y económica de Rusia frente a las sanciones occidentales; la falta de consenso global en contra de

Rusia; la emergencia de nuevos polos de poder geopolítico como China, India y países del mundo musulmán; y la desconexión ideológica de Occidente, que aún actúa como si dictara los valores universales frente a un mundo multipolar que prioriza su propia soberanía.

A partir de ello, desarrolla un estudio basado en la selección de países clave a los que aplica una serie de indicadores agrupados en distintas áreas para examinar las dinámicas geopolíticas. De dichos análisis apunta que Rusia se posiciona como una potencia en ascenso que, a pesar de las sanciones económicas y el aislamiento promovido por las democracias occidentales, ha logrado demostrar una resiliencia significativa en los ámbitos militar y económico, consolidando su papel en el escenario global emergente. Por otro lado, Estados Unidos es caracterizado como una nación en decadencia, afectada por una fragmentación interna, el debilitamiento de su clase media y un deterioro progresivo de su liderazgo global (Todd, 2024).

Por su parte, China figura como un polo de poder en ascenso, cuya estrategia soberana y crecimiento sostenido desafían la hegemonía occidental. A su vez, India es destacada como una democracia emergente que refuerza su independencia estratégica mediante una postura neutral, consolidándose como un actor estratégico en la

transición hacia un orden multipolar. La Unión Europea, sin embargo, es retratada como un bloque fragmentado, donde potencias históricas como Alemania y Francia han perdido autonomía, adoptando una posición alineada con los intereses de Estados Unidos, especialmente en el contexto de la crisis ucraniana (Todd, 2024).

En conclusión, de acuerdo con las bases conceptuales de la teoría del mundo multipolar de Duguin (2015), podríamos preguntar: ¿será posible que en un futuro la organización del territorio de Latinoamérica, así como de sus ciudades, permita estar en posición de concebirse como una gran civilización, más que los Estados-nación que hoy la separan? Ante este cuestionamiento, se vuelve importante priorizar la soberanía de Latinoamérica sobre las dinámicas hegemónicas tradicionales, potenciando a actuar como un polo autónomo en el marco de un sistema multipolar y generando su propia postura epistemológica de conocimiento y experiencia humana.

De acuerdo con esto y reconociendo lo que plantea Dalio (2022) sobre el proceso de declive de Estados Unidos como potencia hegemónica, si Latinoamérica quiere convertirse en un nuevo polo de poder en este orden mundial multipolar, debería estructurar sus ciudades y territorio como una red de polos de poder, aumentar su fuerza militar en diferentes territorios, identificar los espacios



de producción económica con importancia mundial, aumentar su nivel educativo e independencia tecnológica, participar como grupo en el comercio internacional y establecer una moneda como divisa de reserva. Abonando a lo anterior, si consideramos lo señalado por Todd (2024), se debe poner énfasis en la construcción de clases medias, buscar elementos de cohesión social y consolidar la unión de los Estado-nación con una cultura unificadora, tratando de posicionar a los países latinoamericanos como actores soberanos que desafíen la influencia occidental.

## El nuevo mundo multipolar y Latinoamérica

En este contexto, han surgido varias líneas de debate sobre el impacto del nuevo orden multipolar y Latinoamérica, tales como el debate de interpretación dependientista frente a la interdependentista (Aguiar, 2023, p. 105); la discusión de la democratización de las instituciones y la creación de nuevas estructuras multilaterales Sur-Sur (Morgenfeld y Aparicio, 2023, p. 24); y la identificación de tres escenarios geopolíticos en la transición hegemónica (Marín, Regueiro y Espinosa, 2023, p. 152). La primera línea de debate es la identificada por el autor Aguilar (2023, p. 105), donde está, por un lado, la interpretación dependientista (en sus diferentes variantes) y, por otro

lado, la surgida entre partidarios de la interpretación ganar-ganar o interdependentista. La primera interpretación se refiere a un enfoque que analiza las relaciones económicas y políticas entre países en términos de la dependencia y asimetría. En el contexto de las relaciones, esta perspectiva sostiene que la inserción de China en la región puede acentuar las desigualdades existentes y perpetuar un modelo de desarrollo que favorece a los países más poderosos, en detrimento de los países latinoamericanos (Aguiar, 2023, pp. 106-162). Por otro lado, la interpretación interdependentista es un enfoque teórico que considera las relaciones entre países como interacciones más equilibradas y mutuamente beneficiosas. Los interdependentistas ven a estos países como un socio estratégico que puede ofrecer oportunidades de desarrollo y cooperación, promoviendo un modelo de cooperación Sur-Sur que desafía la hegemonía tradicional de potencias como Estados Unidos (Aguiar, 2023, pp. 106-162).

La segunda línea de debate que se ha sometido a discusión es la establecida por Merino et al. (2023, p. 24), la cual se impulsa no solo en la democratización de las instituciones existentes, sino también en la creación de nuevas estructuras multilaterales y alianzas globales y regionales Sur-Sur. Existen diferentes formas de multilateralismo: el hegemónico de Estados Unidos;

el normativo de la Unión Europea; el defensivo de los países en desarrollo y el revisionista de los poderes emergentes. En América Latina, el giro hacia gobiernos de izquierda o nacional-populares ha promovido un multilateralismo con enfoque regionalista y multipolar, vinculado al multilateralismo defensivo, priorizando la integración regional para lograr mayor autonomía y capacidad de acción. En el mismo sentido, Preciado y González (2023, p. 489), afirman la emergencia de un nuevo multilateralismo, donde diferentes actores, incluidos países del Sur global, buscan redefinir las dinámicas de poder y cooperación internacional. Se enfatiza que este nuevo orden multipolar está caracterizado por tensiones y disputas de poder entre diferentes regiones y actores, lo que refleja una complejidad en las relaciones internacionales contemporáneas.

Aunque este autor identifica antecedentes históricos en movimientos como el tercermundismo y el Movimiento de Países No Alineados, y que su reformulación actual responde a la creciente influencia de potencias no occidentales en la economía y la geopolítica global. La tercera línea de discusión es sobre el escenario geopolítico en la transición hegemónica. Por lo cual autores como Marín et al. (2023, p. 152) presentan tres escenarios geopolíticos: la continuidad de un orden internacional liberal reformado, una multipolaridad asimétrica y una bipolaridad

flexible. En el primero, la hegemonía estadounidense se mantendría, aunque atenuada por la presencia de China, con una agenda regional dominada por valores occidentales. Esto dificultará la construcción de procesos progresistas en la región y reflejaría la incapacidad de los países latinoamericanos para negociar en mejores condiciones con las potencias globales.

En el segundo escenario de bipolaridad, sin un alineamiento ideológico rígido como en la Guerra Fría, las presiones aumentarían para que los países definan lealtades basadas en afinidades políticas o conveniencias económicas, lo que intensificaría la fragmentación regional, exacerbada por los esfuerzos de Estados Unidos para contener la influencia china (Marín et al., 2023, p. 152).

El último escenario es el de la multipolaridad, aunque asimétrica, ofrece a la región mayores oportunidades para diversificar sus relaciones internacionales y asociarse con socios no occidentales. Esto permitiría una mayor capacidad para construir una voz regional unificada en un contexto de menor tensión respecto a las diferencias políticas (Marín et al., 2023, p. 153). Respecto a las posturas, es importante para los países y las ciudades latinoamericanas consolidar una visión interdependentista (Aguiar, 2023) tratando de que la relación con

China y otras nuevas potencias emergentes, tengan interacciones más equilibradas y mutuamente beneficiosas, promoviendo un modelo de cooperación Sur-Sur.

También, promover un nuevo multilateralismo, como lo explica Preciado y González (2023, p. 489), donde los países del Sur busquen redefinir las dinámicas de poder inspirados en antecedentes históricos como el Movimiento de Países No Alineados. Por último, impulsar desde Latinoamérica el escenario de la multipolaridad planteado por Marín et al., (2023) para tener mayores oportunidades de diversificar sus relaciones internacionales, permitiendo construir una voz regional unificada en un contexto de menor tensión.

## El orden mundial y su impacto en las teorías urbanas de Latinoamérica

Los antecedentes de las teorías urbanas aplicadas a la ciudad latinoamericana y su relación con el orden mundial, lo podemos describir en diferentes etapas. Por ejemplo, está la etapa asociada al orden bipolar en el periodo de la guerra fría a mediados del siglo XX. En esta época se identifica que la Comisión Económica para América Latina promovía el discurso de “aprovechar las ventajas del sub-desarrollo”, impulsando un “crecimiento hacia adentro” a través de una política de industrialización por

substitución de importaciones que de acuerdo con ellos haría posible la modernización productiva del continente (Jajamovich et al., 2017).

En este discurso del sub-desarrollo, las ciudades latinoamericanas eran vistas de forma dual. Por un lado, se les consideraba actores fundamentales en el proceso de modernización, pero al mismo tiempo, se reconocían como lugares donde persistían desequilibrios. Estos desafíos incluían una urbanización sin desarrollo industrial, la reducción de la mortalidad acompañada de altas tasas de natalidad y un incremento de la migración rural hacia las ciudades que de acuerdo con esta postura no podían absorber adecuadamente (Jajamovich et al., 2017, p. 3).

Sin embargo, la Teoría de la Dependencia cuestionaría el discurso del sub-desarrollo, para esta teoría crítica ya no se trata de una etapa susceptible de ser superada, sino de elementos inherentes a la dinámica capitalista que requiere de una división internacional del trabajo, considerando a latinoamérica en una posición subordinada. Así, la existencia de una masa marginal será el eje central de una teoría de la Urbanización Dependiente, que buscará articular la historia del fenómeno urbano y sus correspondientes desequilibrios a las sucesivas formas de dependencia de Latinoamérica (Jajamovich,

et al., 2017, p. 4). En estas perspectivas podemos ver las dos visiones de este mundo bipolar, la del modelo capitalista que promovió el discurso del sub-desarrollo, planteando que esto era una etapa, aparentemente, y por el otro lado, una perspectiva marxista, donde el fenómeno urbano estaba en función de la dependencia de América Latina de la división del trabajo a nivel mundial.

Estos paradigmas fueron quedando en el olvido con la aparición del nuevo orden mundial de carácter unipolar, en la década de los años noventa, así, académicamente poco a poco se fue impulsando el paradigma de la globalización y sus impactos sobre las ciudades de la región. Uno de los principales trabajos que revisaron las consecuencias de este nuevo orden mundial a finales del siglo XX, fue la mítica edición publicada a principios del siglo XXI por la *Revista de Estudios Urbano Regionales* (EURE), editada por el investigador De Mattos (2002) “Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización?”. En esta edición, buscaban avanzar en la discusión sobre “cuáles serían los cambios que realmente estarían asociados a los avances de la globalización, y cuáles a condicionantes endógenos”.

Para estos autores, desde el punto de vista económico, la organización y funcionamiento urbano, y las

ciudades globalizadas, están reemplazando el modelo fordista-desarrollista en América Latina. Esto se caracterizó por un mayor financiamiento de la economía; el capital inmobiliario, impulsado por la globalización, adquirió mayor influencia, modelando la estructura y el paisaje urbano con megaproyectos privados (De Mattos, 2002).

Tales procesos tuvieron, de acuerdo con esta perspectiva, tres consecuencias principales. La primera se dio en el mercado laboral y en la estructura social, donde se ha generado más desigualdad, polarización y exclusión social, con mayor segregación en grandes áreas metropolitanas globalizadas. La segunda, desde el punto de vista de la morfología urbana, implicó la transición hacia una organización metropolitana en red, situación que está cambiando el patrón urbano desde una ciudad compacta (europea) hacia una ciudad difusa (norteamericana). Y, por último, en el paisaje urbano globalizado, la nueva ciudad incorpora actividades y estructuras como centros comerciales y edificios corporativos, adaptados a las demandas globales y los avances tecnológicos en la construcción (De Mattos, 2002).

Desde un punto crítico, en las investigaciones urbanas de la “ideología de la globalización”, Emilio Pradilla Cobos (2018), en su texto “La mundialización,

la globalización imperialista y las ciudades latinoamericanas”, señalaba que a finales de los años ochenta, con el colapso del socialismo real en la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, y otros países del bloque socialista, el marxismo se vio afectado en su conjunto. En el ámbito urbano-regional, señala que algunos teóricos marxistas abandonaron su campo de estudio, mientras que otros adoptaron enfoques neoliberales o socialdemócrata, estos últimos comenzaron a desarrollar conceptos y teorías territoriales desde una perspectiva de la globalización.

Para Pradilla (2009, p. 15) “la llamada globalización, si queremos usar el concepto popularizado, requeriría de un apellido, el de imperialista”. Este enfoque reconocía la existencia de las formas subordinadas y su imbricación compleja con las dominantes, y su mutua determinación. Para Pradilla (2009), el mundo se estructuró cada vez más en torno a tres bloques geoeconómicos y políticos: el norteamericano, el europeo y el asiático, los cuales son jerarquizados en torno a un centro hegemónico de control, siendo Estados Unidos el que impone a los demás países según su peso económico, político o militar, o su importancia estratégica, las estructuras económicas, sociales y políticas que deben seguir, así como sus políticas gubernamentales. En el caso de las mega-ciudades latinoamericanas, señala que, si bien estas concentran

lo más significativo del sistema financiero nacional los grandes bancos, al albergar las sedes de las bolsas de valores, etc., el sector está generalmente controlado por transnacionales. En consecuencia, dichas metrópolis actuaban como nodos para el vaciado de recursos, la transmisión, la difusión de políticas y decisiones cuyo centro está en las ciudades globales. En este contexto, las grandes metrópolis latinoamericanas eran terminales pequeñas, controladas directamente por los centros de gestión; ninguna de sus ciudades ejercía un control financiero regional, su función se limitaba a organizar el control de las ciudades globales sobre el territorio nacional y, de manera secundaria, sobre algunos países vecinos financieramente muy débiles, en función de la organización territorial del control de las transnacionales (Pradilla, 2009, pp. 32-35).

A pesar del debate entre las posturas de la ciudad global y la ciudad neoliberal, en cuanto a la práctica de las políticas públicas y en particular las urbanas, parecía existir solo el orden unipolar. Por ejemplo, Delgadillo (2014, p. 107) sostenía que las mismas políticas urbanas se reproducían en gobiernos con distintas ideologías y orientaciones políticas en Latinoamérica, debido a tres razones: la pérdida de la raíz ideológica tras la caída del socialismo real, volviendo el neoliberal en hegemónico; la falta de conocimiento e ideología en muchos

gobernantes y políticos; y el pragmatismo que ha reemplazado al conocimiento, con la planeación estratégica y los megaproyectos.

Con una mayor amplitud, Pradilla (2018), en su artículo “Cambios neoliberales, contradicciones y futuro incierto de las metrópolis latinoamericanas”, en primer lugar, hace una caracterización de ciudades “neoliberales” también para los territorios de los países donde ocurrió el giro a la izquierda, dada la continuidad de las relaciones capitalistas neoliberales de producción en el territorio y la naturaleza de clase de los procesos urbanos que en ellas se han desarrollado.

El texto señala que la desilusión de los sectores populares y la pérdida de credibilidad ciudadana se deben a una combinación de factores: las limitaciones ideológicas de los partidos progresistas para superar el capitalismo y el neoliberalismo; la falta de un proyecto urbano que resuelva las contradicciones actuales; los compromisos de estos partidos con el capital, que limitan sus políticas de cambio; la permanencia de prácticas liberales sin promover participación directa; la corrupción; la persistencia del desempleo y la pobreza; el poder mediático de la derecha; y las acciones desestabilizadoras de la economía que agravan la situación (Pradilla, 2018, p. 663).

En este contexto, podemos concluir que las teorías urbanas de la ciudad latinoamericana han estado relacionadas con los cambios en el orden mundial, iniciando con la discusión de la teoría de subdesarrollo frente a la teoría de la dependencia, discusión que mostraba las dos visiones de ese mundo bipolar entre el capitalismo occidental y el comunismo de la Unión Soviética; luego con la aparición del mundo unipolar donde el paradigma de las ciudades globales era impuesto como referente explicativo, el cual generó una oposición desde el concepto de ciudad neoliberal. Sin embargo, estas discusiones fueron avasalladas, ya que las mismas políticas urbanas de corte neoliberal se reproducen en gobiernos con distintas ideologías y orientaciones políticas en Latinoamérica.

## Propuesta para hacer una teoría urbana latinoamericana en el nuevo orden multipolar

La necesidad de generar teorías urbanas en Latinoamérica se enfrenta a grandes desafíos, tal como señala Jajamovich (2017), en su texto “América Latina y las asimetrías de poder en abordajes sobre producción y circulación de políticas y teorías urbanas”. Este investigador se cuestiona si promover reflexiones específicamente latinoamericanas, implica una esencialización regional sin

considerar las complejas formas en que se construye el conocimiento. Por otro lado, al centrarse en desarrollar teoría en y sobre la región, no se consideran las asimetrías y desigualdades de poder en la producción y circulación de teorías y políticas urbanas, enmascarando una división internacional del trabajo académico y de recursos entre el Norte y el Sur.

En este sentido, Jajamovich (2017, p. 69) habla de dos posturas. Por un lado, el urbanismo postcolonial que busca multiplicar las experiencias que construyen la teoría urbana, globalizando el conocimiento y provincializando los aportes del Norte Global. Por otro lado, el dependentismo y sus herederos tienden a recuperar una especificidad latinoamericana perdida en lugar de fomentar una conversación más global.

Por otra parte, Carroza y Grosfoguel (2023, p. 2) identifican otra corriente de pensamiento crítico que plantea la existencia de una crisis epistemológica para la comprensión de los procesos sociales, denominados estudios decoloniales, distintos al postcolonial. Los estudios decoloniales representan los aportes de autores latinoamericanos y caribeños, quienes proponen una nueva forma de entender la modernidad. En este sentido, plantearon la relación de los procesos de colonialización con la modernidad, señalando que esta última es parte

de un proyecto civilizatorio eurocéntrico, reconociendo las consecuencias y brutalidades de la colonización como el lado oscuro de la modernidad. Así, la colonialidad sería el proceso de imbricación de múltiples y heterogéneas formas de dominación y explotación globales, que se vinculan a dimensiones raciales, económicas, de género, culturales, religiosas, epistemológicas y políticas estructuradas (Carroza y Grosfoguel, 2023, p. 2).

Otro de los aportes ha sido cuestionar al eurocentrismo como única forma de conocimiento válido, poniendo en duda su representación como conocimiento universal, y, por consiguiente, la subalternización de otros conocimientos. De esta manera, las propuestas de “transmodernidad”, “ecología de saberes”, “pluriversalismo”, entre otras, representan la necesidad de construcción y reconocimiento de “otras” formas de modernidad que integren, reconozcan y superpongan diversas matrices de pensamiento para la comprensión y construcción de otro mundo (Carroza y Grosfoguel, 2023, p. 2). La crítica poscolonial aplicada a los estudios urbanos cuestiona la pertinencia de conceptos y metodologías, por ejemplo, la mirada peyorativa sobre la informalidad urbana, el reconocimiento de otras formas de planificación urbana (urbanismo subalterno) y el hecho de provocar un importante debate respecto de las posibilidades de comparar experiencias urbanas diversas.

Este enfoque ha centrado su interés en prácticas y luchas urbanas descolonizadoras, llamando a descolonizar teóricamente y metodológicamente los estudios urbanos y geográficos (Carroza y Grosfoguel, 2023, p. 4).

En conclusión, este libro busca promover la discusión de una teoría urbana latinoamericana en el contexto de un nuevo orden mundial multipolar, que busque equilibrar lo que plantea Jajamovich (2017), evitar la esencialización regional, considerando las complejas formas en que se construye el conocimiento, sin olvidar las asimetrías y desigualdades de poder en la producción y circulación de teorías urbanas. Respecto a lo último, este libro también busca hacer eco de los llamados a descolonizar teórica y metodológicamente los estudios urbanos y geográficos de las ciudades latinoamericanas.





- Aguar Mariño, N. L. (2023). *El dragón al desnudo. El discurso de la academia latinoamericana sobre China*. Universidad Politécnica Salesiana. Editorial Universitaria Abya-Yala. <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/24530>
- Carroza-Athens, N., y Grosfoguel, R. (2023). Estudios urbanos, ciudades y decolonialidad: abordajes críticos desde América Latina y el Caribe. *Revista INVI*, 38(107), 1–12. <http://dx.doi.org/10.5354/0718-8358.2023.70551>
- Dalio, R. (2021). *The Changing World Order: Why Nations Succeed or Fail*. Simon and Schuster Limited.
- Dalio, R. (2022). *Principios para enfrentarse al nuevo orden mundial: Por qué triunfan y fracasan los países*. Barcelona: Deusto.
- De Mattos, C. A. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización? *EURE (Santiago)*, 28(85), 5–10. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500001>
- Delgadillo, V. M. (2014). Urbanismo a la carta: teorías, políticas, programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas. *Cadernos Metrópole*, 16(31), 89–111. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2014-3104>
- Dugin, A. (2015). *Last war of the World-Island: The geopolitics of contemporary Russia*. Arktos.
- Jajamovich, G. (2017). América Latina y las asimetrías de poder en abordajes sobre producción y circulación de políticas y teorías urbanas. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, (8), 160–173. <https://www.redalyc.org/pdf/5596/559676629011.pdf>
- Marín, C., Regueiro, L., y Espinosa, B. (2023). *Los desafíos del multilateralismo en un mundo multipolar y tiempos de crisis*. CLACSO. <https://repositorioinstitucional.buap.mx/bitstreams/004550bd-465e-407f-80d4-071a38610c9b/download>
- Merino, G. (Dir.). (2023). *Transición histórica-espacial del sistema mundial y América Latina: Crisis de hegemonía, dinámica multipolar y proyectos estratégicos en pugna desde una perspectiva multiescalar* (Proyecto de investigación PI+D H1026). Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Centro de Investigaciones Sociohistóricas. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/proyectos/py.1149/py.1149.pdf>
- Morgenfeld, L., y Aparicio, J. (2023). La democratización de las instituciones y la creación de nuevas estructuras multilaterales Sur-Sur. En *Nuevos mapas. Crisis y desafíos en un mundo multipolar* (pp. 23–40). CLACSO. <https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/bitstream/CLACSO/171501/1/Nuevos-mapas.pdf>
- Merino, G., Morgenfeld, L. y Aparicio Ramírez, M. (2023). Las estrategias de inserción internacional de América Latina frente a la crisis de la hegemonía estadounidense y del multilateralismo “globalista”. En Aparicio Ramírez, M., Morgenfeld, L., y Merino, G. E. (Coords.). *Nuevos mapas. Crisis y desafíos en un mundo multipolar* (pp. 21–77). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.6641/pm.6641.pdf>
- Povse, M. (2023). La Iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda en América Latina: Construyendo un mundo multipolar. En Aparicio Ramírez, M., Morgenfeld, L., y Merino, G. E. (Coords.). *Nuevos mapas. Crisis y desafíos en un mundo multipolar* (pp. 571–595). CLACSO. <https://www.clacso.org/libro-nuevos-mapas-crisis-y-desafios-en-un-mundo-multipolar/>
- Pradilla Cobos, E. (2009). La mundialización, la globalización imperialista y las ciudades latinoamericanas. *Bitácora Urbano Territorial*, 15(2), 13–36. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18492>
- Pradilla Cobos, E. (2018). *Cambios neoliberales, contradicciones y futuro incierto de las metrópolis latinoamericanas*. *Cadernos Metrópole*, 20(43), 649-672. <https://www.scielo.br/j/cm/a/Pqq5HzVbWVJC6JyKCQq3ZdF/?format=pdf&lang=es>
- Preciado, J., y González, P. (2023). Geopolítica crítica de los multilateralismos e interpelaciones desde la potencia social glocal: Miradas cardinales desde América Latina y el Caribe en un contexto de crisis pandémica. En Aparicio (et al., coordinadores, 2023). *Nuevos mapas. Crisis y desafíos en un mundo multipolar*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO. <https://www.clacso.org/libro-nuevos-mapas-crisis-y-desafios-en-un-mundo-multipolar/>
- Todd, E. (2024). I've always been amazed by Russia's role in global affairs. *Russia in Global Affairs*. Recuperado de <https://eng.globalaffairs.ru/articles/emmanuel-todd-russias-role/>

## Referencias

# Eje I.

La ciudad latinoamericana  
y el nuevo orden mundial  
**m u l t i p o l a r**



01



02



03



05

# El impacto de la multipolaridad en la red de ciudades globales

Adolfo Enrique Saldívar Cazales 1

Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura ESIA unidad Tecamachalco.

Ricardo Gómez Maturano 2

Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura ESIA unidad Tecamachalco.

Alfonso Valenzuela Aguilera 3

Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM), México

The impact of multipolarity on the network of global cities

|01





1 Estudiante de Doctorado en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo, Instituto Politécnico Nacional, Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura, ESIA Unidad Tecamachalco.  
Correo: [adolfo.saldivar@uaem.mx](mailto:adolfo.saldivar@uaem.mx)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9413-7379>

2 Profesor e investigador en el Instituto Politécnico Nacional, ESIA, Unidad Tecamachalco, SEPI. Doctor en Urbanismo, UNAM. Maestro en Ciencias en la Especialidad de Arquitectura e Ingeniero Arquitecto, IPN.  
Correo: [rgomezma@ipn.mx](mailto:rgomezma@ipn.mx)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8027-8648>

3 Profesor investigador en la Facultad de Arquitectura de la UAEM. Doctor en Urbanismo, UNAM. Maestro en Planeación Urbana y Regional, Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia; Arquitecto IBERO.  
Correo: [aval@uaem.mx](mailto:aval@uaem.mx)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3238-446X>

## Resumen

El concepto de ciudades globales ha sido un tema central en los estudios urbanos contemporáneos, destacando el rol que ciertos puntos geográficos juegan en la economía mundial a través de su control sobre flujos de capital, información y producción. Estas ciudades, interconectadas en una red hegemónica, se han convertido en nodos estratégicos que concentran y controlan el poder económico, político y cultural. Sin embargo, esta visión ha sido criticada por su enfoque excesivo en un número limitado de ciudades del Norte Global, ignorando otras urbes emergentes que también participan activamente en el sistema global. A pesar de los intentos por ampliar el concepto a través de enfoques de redes territoriales, las críticas señalan que sigue habiendo una tendencia a jerarquizar las ciudades, lo que pretende invisibilizar el crecimiento, las aportaciones y contribuciones de regiones asiáticas y latinoamericanas que muestran ya una gran influencia, económica y política en el sistema mundial. Para comprender plenamente el fenómeno del sistema económico mundial, es necesario adoptar una perspectiva más inclusiva y crítica, que reconozca la diversidad de experiencias y dinámicas de un sistema global interconectado que se encamina hacia un nuevo orden mundial multipolar.

Palabras clave: ciudades globales, redes hegemónicas, orden multipolar.

## Abstract

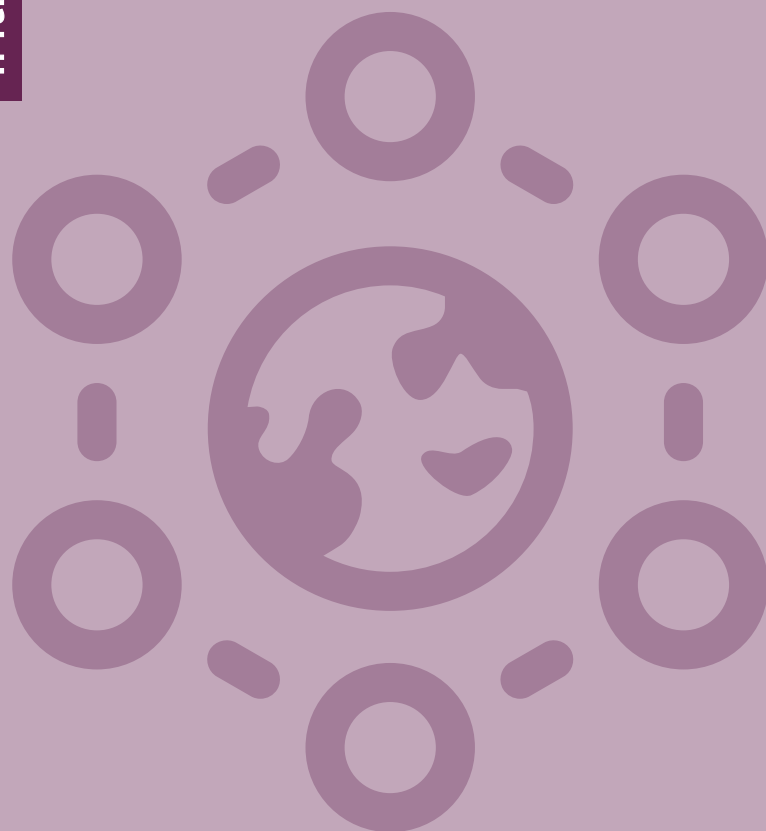
The concept of global cities has been central to contemporary urban studies, highlighting the role that certain geographic points play in the world economy through their control of overflows of capital, information, and production. These cities, interconnected in a hegemonic network, have become strategic nodes that concentrate and control economic, political, and cultural power. However, this vision has been criticized for its excessive focus on a limited number of cities in the Global North, ignoring other emerging cities that also actively participate in the global system. Despite attempts to broaden the concept through territorial network approaches, critics point out that there is still a tendency to hierarchize cities, which seeks to render invisible the growth, contributions, and contributions of Asian and Latin American regions that already show great economic and political influence in the global system. To fully understand the phenomenon of the global economic system, it is necessary to adopt a more inclusive and critical perspective that recognizes the diversity of experiences and dynamics of an interconnected global system moving towards a new multipolar world order.

**Keywords:** global cities, hegemonic networks, multipolar order.

El concepto de ciudades globales ha sido una piedra angular en los estudios urbanos contemporáneos, reflejando el impacto de la globalización en la configuración de los sistemas urbanos mundiales (Friedmann y Wolff, 1982; Friedmann, 1986; Taylor, 1995, 2001; Smith y Timberlake, 1995; Keeling, 1995; Lyons y Salmon, 1995; Knox, 2002; Parnreiter, 2019).

Desde los planteamientos iniciales de Friedmann y Wolff (1982), quienes introdujeron la noción de “ciudad mundial”, el término ha evolucionado hasta incluir diversas perspectivas que analizan la concentración de funciones económicas, políticas y culturales en determinados nodos urbanos estratégicos. Dichas ciudades se han posicionado como actores centrales en la economía global, organizando flujos de capital, producción e información, y configurando jerarquías dentro de una red mundial de ciudades.

El trabajo seminal de Friedmann y Wolff (1982) destaca cómo ciertas regiones urbanas adquirieron una posición dominante al articularse en redes globales lideradas por corporaciones transnacionales. En tal sentido, Friedmann (1986) amplió la discusión al incorporar una visión espacial de la economía global emergente, subrayando que las ciudades mundiales se consolidaron como puntos clave en la producción y articulación de



mercados. Por su parte, Taylor (1995, 2010) contribuyó a esta conceptualización desde la perspectiva de sistemas-mundo, explorando cómo las ciudades se integran a la economía global, y el impacto de dicha integración en su desarrollo y funciones. Estas urbes, según Taylor, operan como centros de producción y consumo de servicios avanzados, desempeñando un rol fundamental en la organización del capital global.

La evolución del concepto ha dado lugar a investigaciones específicas sobre la estructura y dinámica de estas redes urbanas. Smith y Timberlake (1995) analizaron las relaciones estructurales entre ciudades a través de matrices globales, utilizando el caso de Los Ángeles para ilustrar su funcionamiento como nodo económico central. Keeling (1995), desde una perspectiva diferente, enfatizó el papel del transporte aéreo en la configuración de las ciudades globales, destacando su capacidad para controlar flujos internacionales de capital e información. En esta misma línea, Knox (2002) subrayó la importancia de ciertas ciudades como organizadores espaciales más allá de sus fronteras nacionales, mientras que Lyons y Salmon (1995) investigaron el papel de las corporaciones multinacionales en la jerarquización de las ciudades dentro del sistema global. Sin embargo, las críticas al concepto de ciudad global también han sido abundantes. Parnreiter (2019) señala que

esta noción ha estado históricamente sesgada hacia las ciudades del Norte Global, ignorando las contribuciones de urbes emergentes en Asia, América Latina y otras regiones. Este autor cuestiona la centralización del control económico como única medida de relevancia global, y propone analizar las dinámicas de transferencia de valor y gobernanza que ocurren en otras geografías igualmente significativas. En su trabajo, Parnreiter (2019) introduce el concepto de “nodos de gobernanza”, inspirado en las teorías de Gereffi (1994), para describir cómo las ciudades globales concentran riqueza y poder a través de cadenas de valor globales.

Asimismo, la perspectiva de Keeling (1995) resalta que las ciudades globales no solo concentran capital, sino que también juegan un papel clave en la infraestructura de transporte y comunicación que sostiene la economía mundial. Su análisis del transporte aéreo, como marco del sistema urbano global, revela cómo las tecnologías avanzadas han eliminado barreras espaciales y temporales, permitiendo una mayor descentralización económica y, al mismo tiempo, reforzando la centralización en nodos estratégicos.

Lyons y Salmon (1995) abordan el impacto de las corporaciones multinacionales en la jerarquía urbana, destacando cómo estas entidades moldean la actividad

económica global. Sus investigaciones demuestran que, aunque ciertas ciudades asumen roles dominantes en la economía global, la centralización del control corporativo no siempre corresponde a una ventaja geográfica específica. Esta complejidad revela las limitaciones de los enfoques tradicionales al estudiar las ciudades globales, y subraya la necesidad de incorporar factores más diversos en su análisis.

Por último, las contribuciones de Parnreiter (2019) y Gereffi (1994) abren un debate sobre el poder desigual que caracteriza a las redes de ciudades globales. Sus investigaciones destacan que las dinámicas de mando y control en el sistema urbano mundial a menudo legitiman relaciones asimétricas de poder, lo que lleva a invisibilizar las contribuciones de ciudades fuera del eje hegemónico Norte-Sur. Este enfoque crítico es fundamental para replantear el concepto de ciudad global en un contexto más inclusivo y policéntrico.

En síntesis, este capítulo ofrece un análisis integral del concepto de ciudades globales, abordando tanto sus fundamentos teóricos como las críticas y desafíos asociados. Al explorar la evolución de este término, se destacan las contribuciones de autores clave como Friedmann y Wolff (1982), Friedmann (1986), Taylor (1995, 2010), Sassen (1991, 2012), Smith y Timberlake

(1995), Keeling (1995), Knox (2002), Lyons y Salmon (1995), y Parnreiter (2019), quienes han ampliado nuestra comprensión de las dinámicas urbanas en el contexto de la globalización. Al mismo tiempo, se reconoce la necesidad de perspectivas más inclusivas que integren la diversidad de experiencias urbanas en un sistema global en transición hacia un orden multipolar.

## El paradigma de la ciudad global

Desde finales del siglo XX, Saskia Sassen (1991, 2012) ha analizado los flujos financieros en el ámbito económico, destacando los procesos derivados de la expansión de la industria financiera y la internacionalización de los mercados, concentrados en un número limitado de territorios estratégicos. Ciudades como Nueva York, Londres y Tokio se consolidaron como centros financieros líderes, adoptando nuevas formas de acumulación y gestión de capital. En sus investigaciones, Sassen explora cómo ciertos sectores de la industria experimentaron innovaciones tecnológicas significativas, diversificaron sus actividades económicas especializadas y cómo interconectan mercados en torno al sector financiero, desempeñando un papel crucial en la economía global. A partir de esta conceptualización, las transformaciones urbanas se interpretan como una consecuencia de la centralización, gestión y regulación de redes globales de producción y



mercados financieros. Así, las referidas dinámicas dieron lugar a sistemas urbanos con patrones específicos de funcionamiento, caracterizados por la preeminencia de una industria de servicios altamente sofisticada. Tal situación confirió jerarquía a ciertas ciudades, posicionándose como centros líderes capaces de gestionar y consolidar el capital global en el marco de un mercado financiero mundial (Sassen, 1991, 2012).

En este contexto, los territorios desarrollaron una nueva estructura económica basada en marcos jurídicos y reglamentarios renovados, y un notable crecimiento del sector servicios. Los llamados servicios avanzados al productor, vinculados al consumo de bienes intermedios o complementarios, se expandieron considerablemente. Paralelamente, los avances tecnológicos e industriales propiciaron el establecimiento de corporaciones transnacionales con oficinas centrales que operan como nodos de negociación en los mercados internacionales, respaldadas por sucursales o subsidiarias externalizadas para apoyar al capital global (Sassen, 1991).

Esta dinámica también consolidó un discurso dominante sobre la globalización, en el cual la localización física y las tecnologías de la información se combinaron para reducir las barreras de espacio y tiempo. Tal

fenómeno fortaleció la hegemonía del sistema capitalista, al construir una red jerárquica de territorios con distintas vocaciones, muchas de ellas centradas en funciones de centralidad económica. Estas ciudades facilitaron la ampliación del mercado financiero a través de intensas transacciones económicas, estructurando una red interconectada de ciudades globales (Sassen, 1991, 2012).

Asimismo, Sassen (1991) subraya que estas transformaciones urbanas marcaron el inicio de un nuevo orden geopolítico. Dicho orden no solo redefine las dinámicas económicas, sino que también otorga a las ciudades un papel instrumental en la creación de nuevas formas de ciudadanía y gobernanza global. Las ciudades globales, según la autora, actúan como escenarios donde se materializan múltiples procesos de alcance mundial, representando un terreno clave para la actualización de fenómenos globalizantes: “las ciudades globales del planeta son el terreno en el que se actualizan localmente una multiplicidad de procesos mundializantes” (Sassen, 1991, p. 43). Finalmente, la ciudad global se erige como un espacio donde convergen operaciones políticas, culturales, económicas y sociales de carácter planetario. En dichos lugares, los procesos de producción y los emplazamientos geográficos adquieren protagonismo, al incorporar los recursos necesarios para la actividad económica global. Este fenómeno se

relaciona estrechamente con la hipermovilidad de la capital facilitada por las tecnologías de la información. En este marco, Sassen introduce el concepto de “geografías de la centralidad” para describir las configuraciones espaciales estratégicas que sustentan la globalización económica, consolidando una red de lugares esenciales para el sistema mundial (Sassen, 1991) (Figura 1).



Figura 1. La ciudad global de Sassen (1991). Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de Sassen (1991).

Sassen (1991, 2012), propone un modelo teórico para interpretar las ciudades globales a través de siete hipótesis fundamentales que describen su configuración en el marco de la globalización. La primera hipótesis plantea que la dispersión geográfica de las actividades

económicas, característica de este fenómeno global, va acompañada de una integración sistémica que incrementa la importancia de las funciones de gestión centralizadas. Es decir, cuanto mayor es la dispersión de las actividades económicas, más esenciales se vuelven las funciones estratégicas de control y organización central. En este contexto, las empresas globales recurren a la especialización y subcontratación de servicios tecnificados, como los legales, contables, de telecomunicaciones y de relaciones públicas, lo que permite el surgimiento de economías de aglomeración en los principales centros urbanos.

También destaca que estas sedes corporativas, aunque puedan ubicarse de manera flexible, dependen de redes globales de servicios especializados que fortalecen los vínculos entre ciudades, configurando sistemas urbanos transnacionales. Dichas redes fomentan una dinámica que permite a las ciudades globales posicionarse como nodos estratégicos en una jerarquía urbana mundial, facilitando tanto la gestión como la coordinación de capital e información a nivel global. Además, identifica la consolidación de un mercado laboral altamente especializado en estas ciudades, donde la creciente demanda de profesionales impulsa un rápido incremento en la estructura de remuneraciones. En paralelo, Sassen subraya que la informalidad económica, lejos de contradecir la lógica

de las ciudades globales, se convierte en un elemento central que complementa su estructura económica. Por otro lado, Neal (2011) analiza cómo la centralidad, aplicada al contexto de las ciudades globales, genera dos procesos aparentemente opuestos: concentración y dispersión. Por un lado, se produce una concentración de recursos en determinados centros urbanos, que refuerzan su posición como núcleos estratégicos; por otro, la dispersión de ciertas actividades facilita una integración más amplia en las redes globales. Neal complementa este análisis con el concepto de “espacio de flujos” de Castells (1995), que describe cómo las dinámicas de intercambio de recursos moldean el surgimiento de estas ciudades como nodos clave del capital internacional.

En esta misma línea, Friedmann (1986) resalta que las ciudades mundiales operan como puntos de base para el capital global, facilitando la acumulación y concentración de recursos financieros. Tal fenómeno se amplifica mediante las redes de transporte y comunicación, que, según Smith y Timberlake (1995) y Keeling (1995), minimizan la dependencia de una ubicación geográfica específica, pero potencian la centralidad funcional de las ciudades dentro de la red global. De este modo, las ciudades globales se posicionan no solo por su ubicación física, sino también por su capacidad de conexión en las redes globales de intercambio de

recursos, consolidando su papel en la acumulación de capital. En este contexto, Sassen (1991, 2012) enfatiza que las ciudades globales no son únicamente epicentros económicos, sino también nodos interconectados donde convergen redes de transporte, comunicación y servicios especializados. Estas características les permiten desempeñar un papel crucial en la economía mundial, actuando como motores de flujo de capital e información. Neal (2011) agrega que las ciudades globales funcionan como puntos interdependientes dentro de una red global más amplia, lo que redefine las dinámicas económicas y sociales contemporáneas.

Desde esta perspectiva, Taylor (2010), a través del *Globalization and World Cities Research Network (GaWC)*, plantea que las ciudades globales deben entenderse como nodos dentro de una jerarquía global. Esta teoría atribuye a las ciudades roles específicos que facilitan el control y la circulación de capital, información, personas y mercancías, transformándose en actores centrales del sistema económico globalizado. Así, las ciudades globales no solo concentran actividades económicas, sino que también actúan como centros de innovación, gestión y poder en la economía global actual.

## La red de ciudades globales, desde una perspectiva hegemónica

Es interesante comparar el concepto de red de ciudades globales (*World City Network*) que propone Taylor (2010) con fundamentos en la geografía económica y la teoría de las redes, planteando que las ciudades se estructuran en un sistema globalizado, y que no pueden existir de manera aislada, ya que necesitan interconectarse a través de flujos de información, capital, personas y mercancías, para formar parte de una red articulada por relaciones económicas, políticas y sociales.

Bajo este enfoque, Taylor sustenta que las ciudades globales no solo compiten entre ellas para posicionarse en una economía mundial, sino que también cooperan y se complementan, operando como nodos en una red global que las enlaza para facilitar la circulación de bienes y servicios. A partir de este planteamiento, dicho autor las categoriza, de acuerdo con su contribución en los procesos de globalización y su inserción en el orden global, como ciudades Alfa, Beta y Gamma, las cuales desempeñan roles específicos en la economía global de acuerdo con su tamaño, especialización e influencia. Esta clasificación se convirtió en un referente de la jerarquía de ciudades en términos de la economía mundial y la integración de los territorios a un sistema

urbano interconectado (Taylor, 2010). De este modo, los procesos de globalización han gestado una nueva realidad urbana, misma que cobró relevancia e importancia a nivel social, político, académico y científico, por lo que, desde la década de 1990 los estudios e investigaciones sobre ciudades globales y sus redes están en la discusión y el debate científico. Por lo tanto, se impulsa la formación de grupos de investigación multidisciplinarios para examinar y analizar el fenómeno, como es el caso del reconocido centro de investigación GaWC, en la Universidad de Loughborough, Liverpool, Reino Unido (fundado en 1998 por Peter J. Taylor), y en donde han participado Manuel Castells, John Friedmann, Peter Hall, Saskia Sassen y Nigel Thrift, entre otros investigadores reconocidos a nivel internacional (GaWC, 2024).

Este centro propuso la categorización de ciudades globales de Taylor y Walker (2001) así como el concepto de ciudad global de Sassen (1991), como los ejes para determinar bianualmente un ranking en donde se evalúa a las ciudades de todo el planeta, apoyándose en una metodología que considera las interacciones de las ciudades en términos de transacciones internacionales, infraestructura, servicios, sustentabilidad, logística, política urbana, influencia e integración con los mercados globales, ciencia, cultura e innovación. Dicha clasificación define a las ciudades Alfa como los

nodos principales en la red económica global, mientras que las ciudades Beta y Gamma son ciudades globales medianas y pequeñas que se vinculan con las regiones económicas de la red mundial (GaWC, 2024).

De entre estas, la categoría Alfa, se divide en cuatro subcategorías: Alfa ++, Alfa +ciudades, Alfa, y Alfa –ciudades. Las ciudades Alfa ++ son las más integradas a la economía global, así como los nodos de conexión más importantes, mientras que las Alfa +ciudades tienen una fuerte conexión con estas, y brindan servicios especializados a la economía global; por su parte, las Alfa y Alfa–ciudades están fuertemente vinculadas a los principales estados y regiones económicas del mundo, con influencia significativa en la economía global. La categoría Beta se divide en tres subcategorías: Beta +, Beta, y Beta –, que tienen influencia regional o internacional y son centros de articulación de la actividad económica e innovación. La categoría Gamma también se divide en tres subcategorías: Gamma +, Gamma, y Gamma –, las cuales son ciudades con influencia local significativa y están en transición hacia la globalización, con una creciente importancia en la economía global y un fuerte potencial de crecimiento (GaWC, 2024). Es importante destacar que la intención de dicha clasificación anual es explicar el comportamiento, funcionamiento y existencia de la red de ciudades globales, a lo que Taylor y

Walker (2001) señalan que dentro de la literatura especializada existe una discusión sobre los distintos tipos de clasificación y de ranking de las redes de ciudades globales por actividad, atracción de recursos, interconexión, y flujos financieros, entre otros criterios. Del mismo modo, destacan el hecho de que asociaciones, consultorías, corporaciones e inclusive gobiernos compiten por calificar, categorizar y premiar a las ciudades de acuerdo con ciertos indicadores y su funcionamiento, a través de programas e instituciones como por ejemplo, la revista *Forbes*, el ranking Siemens, ONU-Habitat, *Pricewaterhouse Coopers International Limited*, *The Economist Intelligence*, de modo que dichas instancias proponen las calificaciones y distinciones a las ciudades para incorporarlas de manera efectiva a la lógica de la globalización (GaWC, 2024).

Sin embargo, se considera significativo referir que la información proporcionada por el GaWC utiliza una metodología en donde evalúa la conectividad e integración global de cada ciudad en su ranking de ciudades globales, en el que ascienden y descienden territorios de acuerdo con distintos indicadores. Como resultado de ello, el reporte del año 2022 del GaWC incluyó a 223 ciudades de todo el planeta, ubicadas en su lista, en donde se enumeran los principales nodos de influencia, centros emergentes, ciudades dependientes y

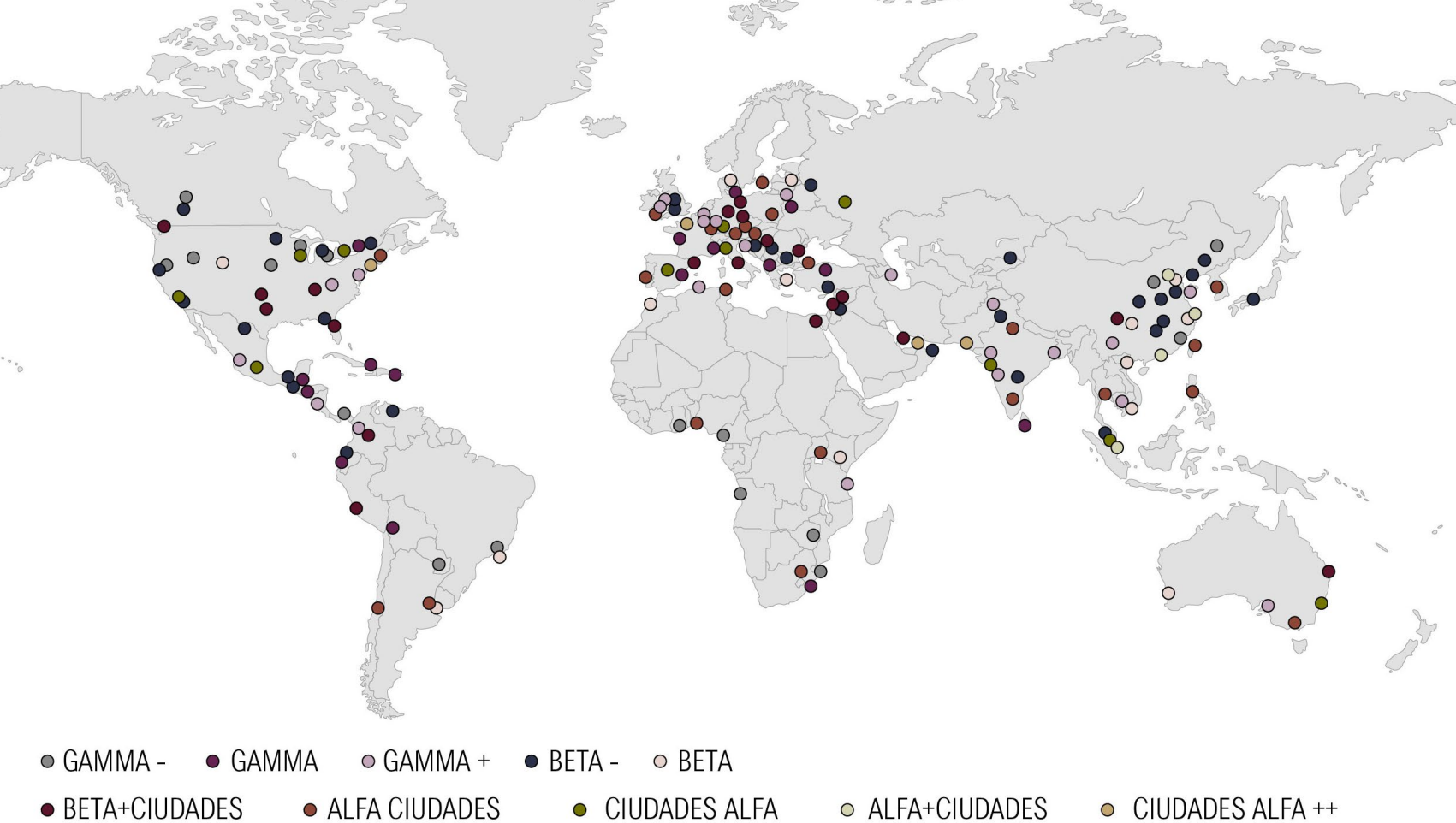


Figura 2. Ranking de ciudades globales. Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de GaWC (2022).

vinculantes, definidas como Alfa, Beta y Gamma, y sus derivaciones, como se muestra en la Figura 2. Es así como las distintas propuestas y teorías asociadas a las redes de ciudades globales tratan de describir y ubicar, a través de categorizaciones, a las ciudades, utilizando algunos mejores métodos y formulaciones conceptuales que otros, y en donde los procesos globalizadores pueden tener un mayor impacto e influencia, evidenciando la

manera en que el sistema económico mundial conecta a los territorios de todo el planeta. La intención es definir su desempeño por medio de la creación de jerarquías a escala global, con el objetivo de emplearlas como narrativas realizadas por prácticas neoliberales como forma de promoción y argumento para la planificación urbana (Taylor y Walker, 2001). El análisis crítico sobre las distintas conceptualizaciones de las ciudades globales

revela una evolución teórica marcada por visiones a menudo divergentes y, en ocasiones, contradictorias. Desde los primeros planteamientos de John Friedmann y Goetz Wolff, en los años 80, el concepto de ciudad mundial fue definido como un nodo dominante en la jerarquía global, influenciado principalmente por la centralización de las corporaciones transnacionales y su capacidad para controlar los flujos de capital, información y producción. La idea es desarrollada aún más por Friedmann (1986), quien formuló una de las primeras hipótesis sobre la red de ciudades mundiales, la cual presenta un sistema jerárquico en el que las principales ciudades asumen funciones especializadas profundamente integradas en el sistema capitalista mundial, actuando como nodos estratégicos esenciales para su funcionamiento (Brenner, 2017) (Figura 3). Esta visión pionera, que prioriza la economía global como motor de la jerarquía urbana, ha sido fundamental para entender las dinámicas de poder concentradas en las ciudades. Sin embargo, ha sido objeto de críticas por su reduccionismo, pues ignora la diversidad de factores que configuran una ciudad y su relación con el resto del mundo (Brenner, 2017).

Autores como Sassen (1991), en su obra sobre las ciudades globales, aportan un enfoque más matizado que no se limita al control del capital, sino que considera la creciente complejidad de los flujos financieros,

tecnológicos y sociales que caracterizan a estas urbes. Sassen sugiere que el crecimiento del sector servicios y la innovación tecnológica han dado lugar a una nueva estructura urbana postindustrial, donde ciudades como Nueva York, Londres o Tokio se convierten en puntos clave para la producción de insumos globales. No obstante, este enfoque también enfrenta críticas por privilegiar a las ciudades del Norte Global y dejar en segundo plano a aquellas que, aunque juegan roles fundamentales en el sistema global, no encajan dentro de este esquema dominante (Parnreiter, 2019).

En este contexto, autores como Parnreiter (2019) critican abiertamente la conceptualización tradicional de las ciudades globales. Desde una perspectiva crítica, Parnreiter señala que el concepto de ciudad global tiene un sesgo inherente hacia las urbes del Norte, lo que invisibiliza las contribuciones de otras ciudades en regiones como América Latina, África y Asia. Según su análisis, el estudio de las ciudades globales ha tendido a perpetuar una visión centrada en el control económico y financiero, ignorando las dinámicas de transferencia de valor que ocurren en otras geografías que también participan activamente en la economía global. Este enfoque resulta problemático, porque simplifica las relaciones de poder y refuerza las desigualdades dentro del sistema urbano global, al no considerar adecuadamente el papel que





Figura 3. Red de ciudades globales de Friedman 1986. Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de World City Hypothesis, Friedman (1986).

juegan actores sociales y económicos fuera de los grandes centros financieros (Parnreiter, 2019). Taylor (2010), por su parte, ha tratado de ampliar el alcance del análisis al introducir el concepto de “red de ciudades globales” (World City Network), que destaca la interdependencia de las urbes dentro de un sistema globalizado. Esta visión, basada en la teoría de redes, propone que las ciudades no pueden ser analizadas de manera aislada, sino como parte de un entramado de relaciones económicas, sociales y políticas que las conectan a través de flujos de información, capital y personas. La clasificación de

las ciudades en Alfa, Beta y Gamma, intenta explicar su influencia y rol en la economía global, dependiendo de su nivel de interconexión. Dicho planteamiento se ilustra en el diagrama de la Figura 4, el cual describe las relaciones entre las ciudades Alfa, consideradas las más significativas en el contexto de la globalización, y resalta el papel de las empresas especializadas en servicios al productor, dentro de una de las primeras hipótesis de red global de ciudades. No obstante, esta formulación también ha sido criticada por algunos académicos, quienes consideran que perpetúa una visión jerárquica



que refuerza las divisiones entre el centro y la periferia, sin tomar en cuenta las dinámicas locales y regionales que moldean la vida urbana (Brenner, 2017).

Una crítica recurrente a estos modelos es su énfasis en las grandes ciudades globales como centros de poder, relegando a un segundo plano las ciudades más pequeñas o las que no están plenamente integradas en la economía mundial. Las investigaciones tienden a centrarse en urbes como Nueva York, Londres o Tokio, mientras que otras ciudades, con un papel crucial en la red global, como algunas metrópolis emergentes en el sur global, permanecen subrepresentadas.

Esto refuerza una visión elitista de la urbanización global, en la que solo unas pocas ciudades son vistas como “importantes”, lo que en última instancia deja fuera a muchas localidades que podrían ofrecer una visión más diversa y compleja del sistema urbano global (Brenner, 2017).

En conclusión, aunque las distintas teorías sobre las ciudades globales han sido útiles para entender las dinámicas de la globalización y la urbanización, su enfoque ha sido criticado por ser limitado y excluyente. Los modelos tradicionales tienden a privilegiar una visión económica centrada en las grandes urbes del Norte

Global, ignorando las particularidades y contribuciones de otras ciudades que también forman parte del sistema global. Para avanzar en la comprensión de la urbanización global, es necesario adoptar una perspectiva más inclusiva y crítica, que reconozca la diversidad de experiencias urbanas, y evitar caer en la trampa de una jerarquización excesiva.

De este modo, el estudio de las ciudades globales puede reflejar de manera más precisa las complejidades del mundo urbano contemporáneo, abordando no solo las interconexiones económicas, sino también los factores sociales, culturales y políticos que configuran las ciudades en la era de la globalización.

Por esta razón, en el siguiente apartado analizaremos algunos factores geopolíticos que impactan directamente en la estructura de la red de ciudades globales contemporáneas, lo que puede proporcionarnos una base teórica más sólida para el análisis del concepto en el contexto de un orden mundial emergente, al que algunos autores denominan el nuevo orden multipolar.

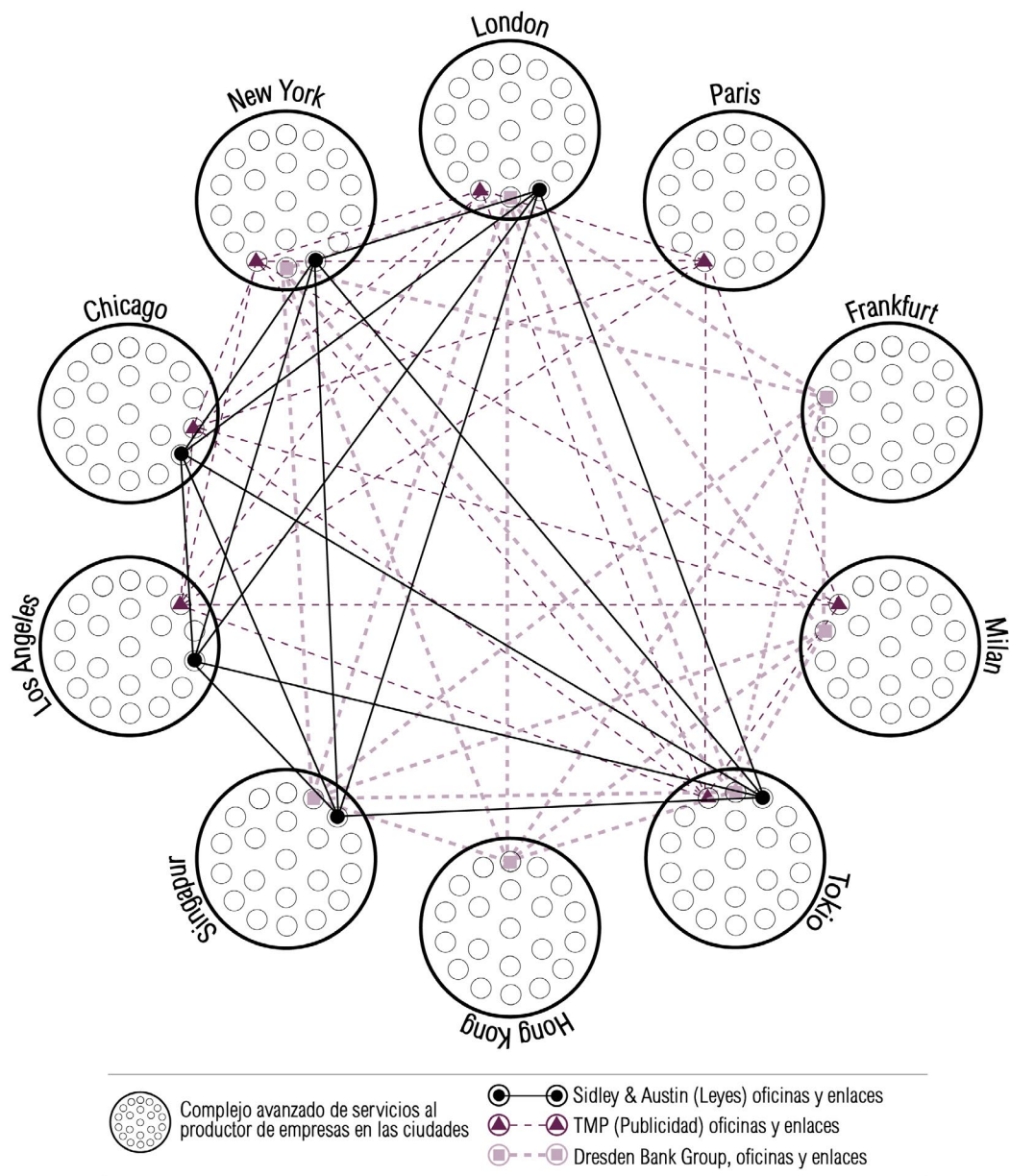


Figura 4. Red de ciudades globales de Taylor, 1999. Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de Specification of the World City Network, Taylor (1995); las ciudades globales alfa son definidas por Taylor y Walker (2001).

## En el cambio hacia un orden multipolar, análisis del nuevo equilibrio de poder

La reconfiguración del orden mundial ha cobrado especial relevancia a causa del debilitamiento progresivo de las potencias occidentales, encabezadas por Estados Unidos. Este declive ha facilitado el ascenso de actores como China, Rusia e India, que desde la esfera asiática cuestionan el modelo unipolar instaurado tras la Guerra Fría. En este contexto, autores como Todd (2024), Dalio (2022) y Dugin (2015) ofrecen interpretaciones complementarias sobre la transición hacia un sistema multipolar y sus implicaciones geopolíticas.

Desde una corriente crítica y estructuralista con enfoque histórico, demográfico y geopolítico, junto con interpretaciones sociopolíticas profundas sobre el declive civilizacional y del reordenamiento del poder global, Todd (2024), argumenta que la hegemonía occidental enfrenta una crisis estructural derivada de transformaciones internas profundas: la fragmentación del Estado-nación, el debilitamiento progresivo de las clases medias y la erosión de una moralidad social que antes cohesionaba a sus sociedades. Estados Unidos, en lugar de reestructurar su modelo político-económico, ha optado por una respuesta de corte militarista, intensificando intervenciones y alianzas estratégicas que, en realidad, revelan

su dificultad para sostener el liderazgo global por medios económicos o culturales. No obstante, Europa, subordinada cada vez más a los intereses de Washington, ha perdido márgenes de soberanía en decisiones clave, como la ruptura de sus vínculos energéticos con Rusia, situación que ha expuesto sus propias vulnerabilidades económicas.

Con base en indicadores educativos, económicos y demográficos, Todd (2024) analiza el conflicto en Ucrania como reflejo del deterioro occidental y la emergencia de un mundo más plural. Destaca la resiliencia rusa ante las sanciones, la neutralidad estratégica de India, el fortalecimiento de China y el reposicionamiento de actores del mundo musulmán. Todo ello confirma, según el autor, la transición hacia un orden multipolar.

Todd (2024), también destaca la emergencia de otros polos que fortalecen este nuevo equilibrio: la postura ambivalente pero estratégica de India; el avance sostenido de China como potencia económica y militar; y el reposicionamiento de actores del mundo musulmán, como Turquía, Irán y Arabia Saudita, que han comenzado a actuar con mayor independencia del eje occidental. En conjunto, estos procesos son interpretados como manifestaciones concretas de un tránsito geopolítico hacia un mundo multipolar, donde las decisiones globales ya no

son exclusivas de Washington o Bruselas, sino producto de una negociación más amplia entre diversas civilizaciones y bloques regionales.

Por otro lado, Dalio (2022) se ubica teóricamente en una corriente neoclásica sistémica, con un enfoque histórico y determinista que articula elementos del análisis económico con una lectura cíclica del poder global. Su pensamiento se organiza en torno al concepto de “El Gran Ciclo”, entendido como una secuencia recurrente de ascenso, apogeo y declive de las grandes potencias, fenómeno que, según el autor, “se ha repetido a lo largo de la historia con sorprendentes similitudes” (Dalio, 2022, p. 51). Este ciclo ha sido observado en imperios como el neerlandés, el británico y el estadounidense, los cuales comparten patrones estructurales como el auge de la productividad, la consolidación militar y financiera, seguidos por el endeudamiento excesivo, el conflicto interno y el deterioro de la moneda como reserva global.

Para sostener su hipótesis, Dalio (2022) construye una matriz basada en ocho indicadores estratégicos: poder militar, solidez financiera, participación en el comercio mundial, innovación tecnológica, nivel educativo, competitividad económica, estabilidad interna y el estatus de la moneda nacional como divisa de reserva. A través de esta evaluación comparativa, concluye que “Estados

Unidos todavía está en la cima del mundo, pero está mostrando claros signos de declive” (Dalio, 2022, p. 179). En contraste, señala que “China está aumentando su poder en casi todas las dimensiones clave del liderazgo global” (Dalio, 2022, p. 181), impulsada por su capacidad para combinar eficiencia económica, inversiones estratégicas y un aparato estatal cohesionado.

Dalio (2022) enfatiza que el colapso de un imperio no es repentino, sino el resultado de procesos graduales: “Los imperios no caen por un evento único, sino por una acumulación de debilidades internas que, al final, los hacen insostenibles” (Dalio, 2022, p. 223). Desde esta perspectiva, el reordenamiento geopolítico no es un fenómeno coyuntural, sino una consecuencia sistémica del agotamiento de las capacidades estructurales que sostienen la hegemonía. Así, su análisis ofrece una interpretación pragmática y empírica de la transición en curso hacia un orden multipolar, basada en la observación histórica y en la identificación de tendencias objetivas en el poder económico y financiero global.

Desde otra óptica, Dugin (2015) propone una teoría del mundo multipolar inscrita en el realismo geopolítico radical y la teoría de las civilizaciones, desde una postura crítica al liberalismo occidental. En su visión, las civilizaciones más que los Estados-nación deben ser los

verdaderos sujetos geopolíticos, pues cada una posee una identidad histórica, cultural y territorial que justifica su derecho a definir su propio modelo de desarrollo. Esta posición desafía el universalismo liberal, al que acusa de imponer un modelo homogéneo y jerárquico de dominación global.

Su concepto de pluriverso sustituye la lógica unipolar por una estructura basada en la coexistencia de múltiples polos civilizatorios. En palabras del autor, “cada gran civilización actúa como un polo independiente, capaz de establecer sus propias normas sin la injerencia externa” (Dugin, 2015, p. 45). Bajo esta lógica, Rusia y la civilización euroasiática emergen como contrapesos legítimos frente a la hegemonía occidental, impulsando alianzas como la Unión Económica Euroasiática para fortalecer su soberanía geopolítica.

Más que un nuevo equilibrio de poder, Dugin plantea una reconfiguración ontológica del orden global, basada en el reconocimiento mutuo entre civilizaciones. Afirmar que “la multipolaridad es la condición para un mundo justo, donde la diferencia cultural y política no sea reprimida, sino reconocida como fuente de legitimidad” (Dugin, 2015, p. 112). Su propuesta combina elementos geoestratégicos con fundamentos filosóficos, apostando por una reorganización del sistema internacional que

priorice la diversidad, la soberanía cultural y el respeto entre bloques civilizatorios. En conjunto, estos autores coinciden en señalar el agotamiento del modelo occidental y la configuración de un escenario internacional en transformación. La transición hacia un orden multipolar tiene consecuencias directas sobre las dinámicas económicas, urbanas y territoriales, y resulta clave para comprender el nuevo papel de las ciudades en un sistema global más complejo y competitivo.

## Índice de ciudades globales en un mundo multipolar

Para comprender la dinámica del orden multipolar en el contexto de transformación del orden internacional, es crucial el estudio de las ciudades globales, a las que Friedmann (1986) y Sassen (1991) consideran nodos estratégicos dentro de las redes globales de poder político, económico, financiero y cultural, que interconectan al mundo. Por tal motivo, en esta sección se presenta el análisis cuantitativo de la evolución de las 30 ciudades globales más influyentes durante el período 2016-2022, según el Índice de Ciudades Globales del GaWC. Para este propósito, se utilizaron indicadores obtenidos por el GaWC (2024), y se procesaron a través de sistemas de información geográfica, principalmente con el programa ArcMap, con el cual se realizaron geoprocursos para

diseñar una base de datos que facilitó el análisis espacial, la cuantificación y visualización de atributos dinámicos relacionados con el comportamiento de ascenso y descenso de las urbes en contexto. Los resultados de este procedimiento se emplearon para ilustrar las interacciones espaciales entre estas ciudades globales, y así identificar aquellas mejor posicionadas durante el lapso examinado.

Inicialmente, se clasificaron las ciudades globales más importantes con base en los índices del ranking que establece el GaWC, el cual ofrece un análisis integral que mide la conectividad y relevancia de las urbes dentro del sistema globalizado, por medio de una serie de criterios basados en su capacidad para actuar como nodos estratégicos de flujos económicos, culturales y políticos. Cabe destacar que su metodología se centra en evaluar el nivel de integración de las ciudades en la economía global, a partir de parámetros como: Servicios al productor global, que incluye servicios financieros, consultoría y contabilidad, servicios jurídicos, publicidad y mercadotecnia; así como conectividad económica, para medir la presencia de sedes corporativas internacionales y sus capacidades logísticas y comerciales (GaWC, 2024). También considera aspectos relevantes, tales como: infraestructura global, instituciones culturales y académicas, influencia política y diplomática, impacto

de los medios de comunicación, así como fuentes de datos de informes de empresas transnacionales, indicadores económicos de instituciones como el Banco Mundial y el FMI, métricas de transporte generadas por *The International Air Transport Association*, estudios académicos y encuestas de redes urbanas, entre otros asuntos (GaWC, 2024).

Dado que esta metodología es reconocida en el ámbito académico por su rigor científico, se tomaron como base para este estudio los datos e indicadores divulgados por este centro internacional de investigación.

En función de lo anterior, se estructuró un listado de las 30 ciudades globales más importantes para cada año del período 2016-2022, permitiendo identificar sus movimientos, posiciones anuales, y el cambio acumulativo en su desempeño a lo largo del tiempo estudiado, como se detalla en la Tabla 1.

Ciudad	Ranking						
	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Nueva York	2	1	1	1	1	1	2
Londres	1	2	2	2	2	2	1
París	8	3	3	3	3	3	3
Tokio	9	4	4	4	4	4	4
Los Ángeles	11	5	7	7	6	8	6
Beijing	6	6	5	9	9	9	9
Hong Kong	3	7	6	5	5	5	5
Chicago	20	8	8	8	8	7	7
Singapur	4	9	9	6	7	6	8
Shanghái	5	10	12	19	19	19	20
San Francisco	38	11	13	22	23	23	23
Melbourne	29	12	18	16	15	15	15
Berlín	58	13	15	14	14	14	16
Washington	51	14	10	10	10	10	10
Sídney	10	15	11	11	17	17	14
Bruselas	24	16	14	12	11	11	12
Seúl	26	17	17	13	12	12	11
Moscú	22	18	20	18	18	18	18
Madrid	12	19	16	15	13	13	13
Toronto	13	20	19	17	16	16	17
Boston	44	21	21	21	21	21	24
Ámsterdam	15	22	23	20	22	22	22
Dubái	7	23	27	27	28	28	28
Frankfurt	17	24	28	28	29	29	29
Viena	33	25	22	25	20	20	19
Múnich	41	26	24	32	36	36	33
Estambul	30	27	34	26	25	25	25
Barcelona	62	28	26	23	24	24	26
Montreal	40	29	29	29	27	27	27
Zúrich	28	30	31	30	32	32	31

Tabla 1. Las 30 ciudades globales más importantes del 2016-2022. Fuente: elaboración propia con datos obtenidos del GaWC, 2024.

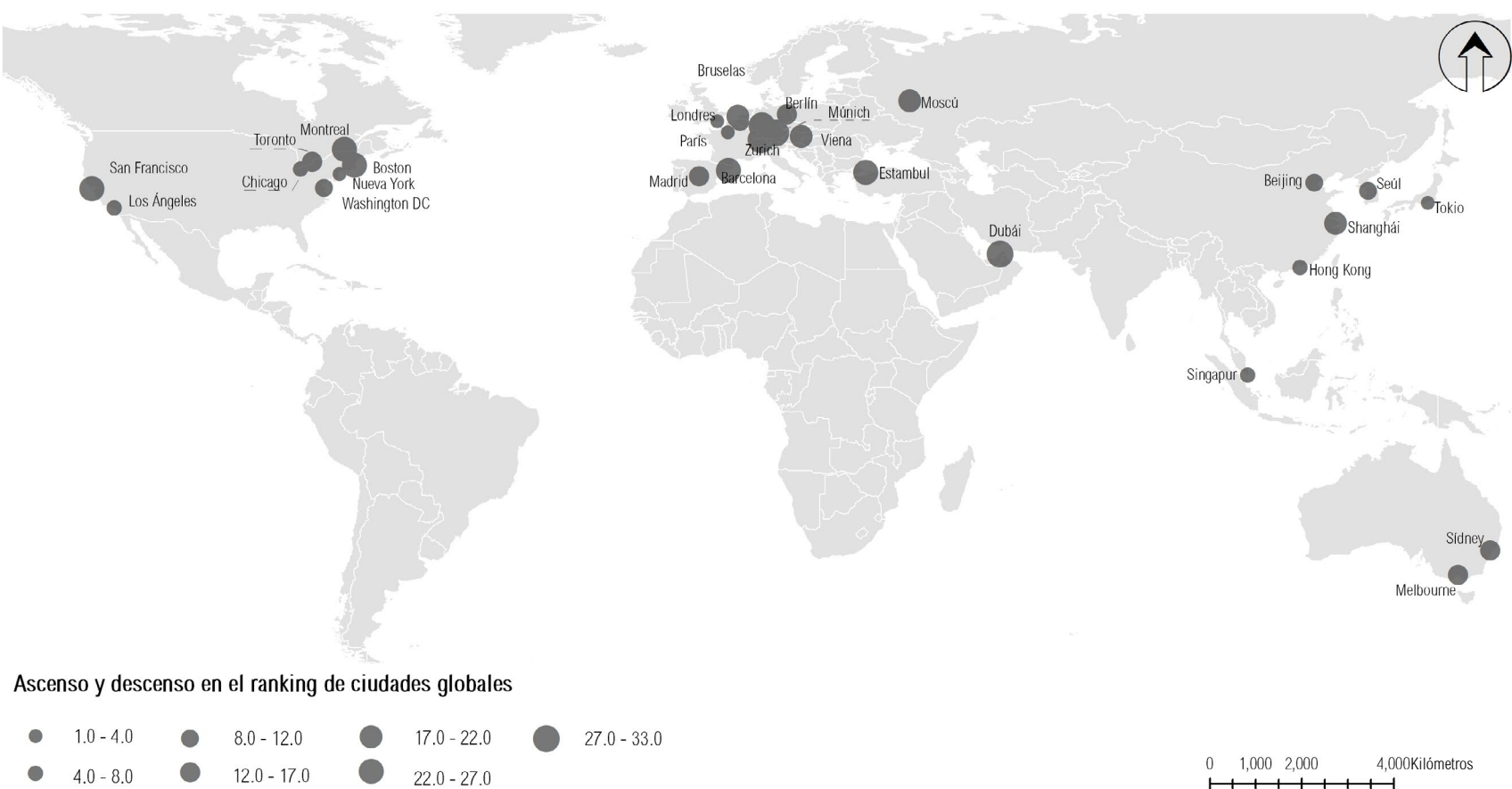


Figura 5. Índice de ciudades globales 2016. Fuente: elaboración propia a partir de ArcMap 10.5.

A partir de la Tabla 1, se llevaron a cabo procesamiento espaciales para vincular los datos estadísticos con geográficos, y así obtener una visualización detallada de los cambios en su influencia y rol dentro de la red de ciudades globales. En primer lugar, la Figura 5 representa la distribución global de las ciudades mejor posicionadas en el índice de 2016. Los puntos grises representan a las ciudades según su rango. Las ciudades con mayor influencia, como Nueva York y Londres, están destacadas en la lista como los líderes globales. Ciudades

como París, Tokio, Los Ángeles, Beijing y Hong Kong, también mantienen posiciones importantes, evidenciando una fuerte concentración de dominio en América del Norte y Europa Occidental. Por otro lado, en la Figura 6 se observan las variaciones en el ranking entre 2016 y 2017. En este caso, los ascensos se representan con tonos grises, mientras que los descensos aparecen en gamas púrpura, lo que permite identificar rápidamente la dirección del cambio para cada ciudad. A partir de esta representación, destacan los ascensos de Boston



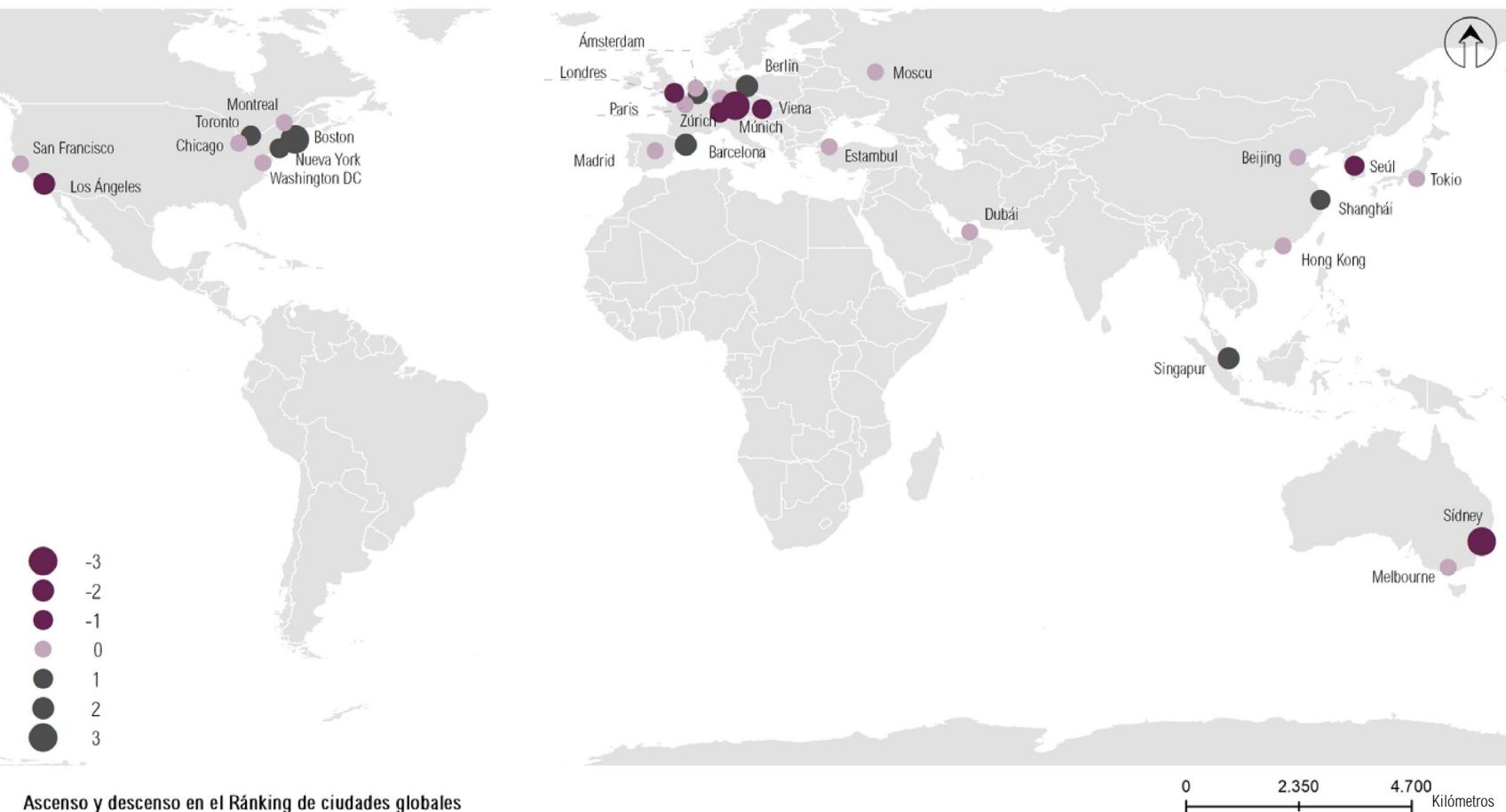


Figura 6. Índice de ciudades globales 2016-2017. Fuente: elaboración propia a partir de ArcMap 10.5.

(+3), Singapur (+2) y Barcelona (+1), que refuerzan su presencia dentro de la red de ciudades globales. En contraste, se observan descensos marcados en Sídney (-3), Múnic (-3) y Los Ángeles (-2), lo que refleja un debilitamiento relativo en su posición.

Del 2017 al 2018, se registran movimientos moderados. Sin embargo, destaca la recuperación de Los Ángeles (+2), en su posición dentro del índice global; y, por otro lado, se muestran ligeros descensos en Chicago (-1) y

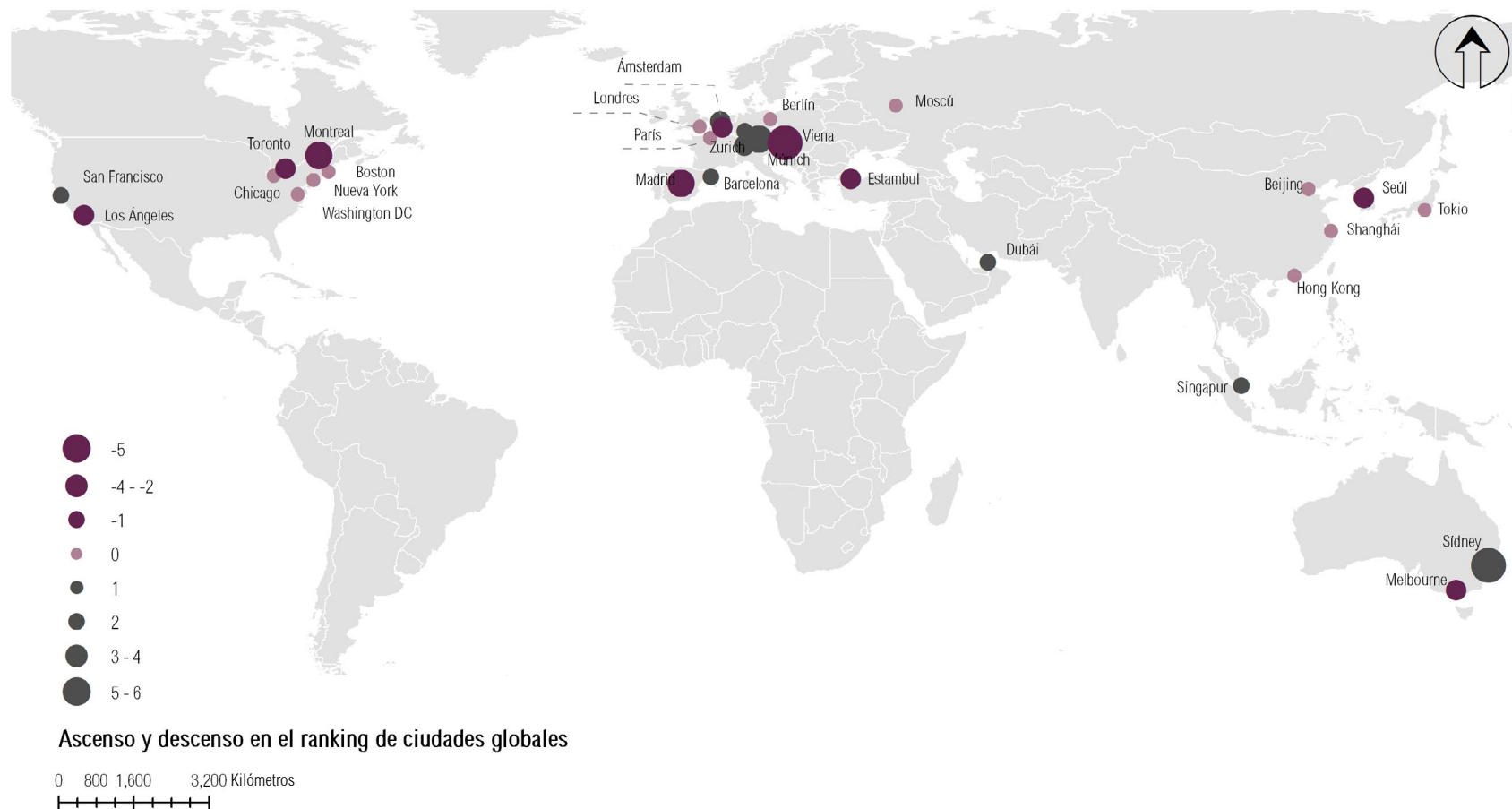
Singapur (-1) (Figura 7). Sin embargo, para el periodo de 2018-2019, se observa una dinámica fluctuante e inestable, en donde se acentúan particularmente los ascensos de Sídney (+6) y Múnic (+4), así como los crecimientos de Ámsterdam (+2), Zúrich (+2), Barcelona (+1), Dubái (+1), Frankfurt (+1), San Francisco (+1) y Singapur (+1), urbes que evidencian una notable mejora en su posición dentro de la red global de ciudades. En contraposición, los descensos más significativos corresponden a Viena (-5), Madrid (-2) y Montreal



Figura 7. Índice de ciudades globales 2017-2018. Fuente: elaboración propia a partir de ArcMap 10.5.

(-2), que registran una disminución en su relevancia y conectividad global (Figura 8). En el análisis del período 2016-2019, se detectan transformaciones significativas en la jerarquía de las principales ciudades a nivel mundial. Esta fase de tiempo se caracteriza por la consolidación de centros tradicionales de poder, el ascenso de nuevas potencias urbanas, y fluctuaciones en algunas ciudades que enfrentan desafíos estructurales. En primer lugar, se destaca la consolidación de las ciudades líderes tradicionales, como Nueva York, Londres, París

y Tokio, que mantuvieron posiciones privilegiadas en el ranking. En particular, Nueva York logró desplazar a Londres como la ciudad más influyente, y se posicionó como la ciudad líder a nivel global. Asimismo, se refleja el ascenso de ciudades que han logrado fortalecer su posición en la red global. Ejemplos como Barcelona, Boston y Sídney, demuestran cómo ciertos centros políticos, tecnológicos y diplomáticos incrementaron su relevancia. De manera similar, ciudades asiáticas como Singapur se situaron como centros tecnológicos



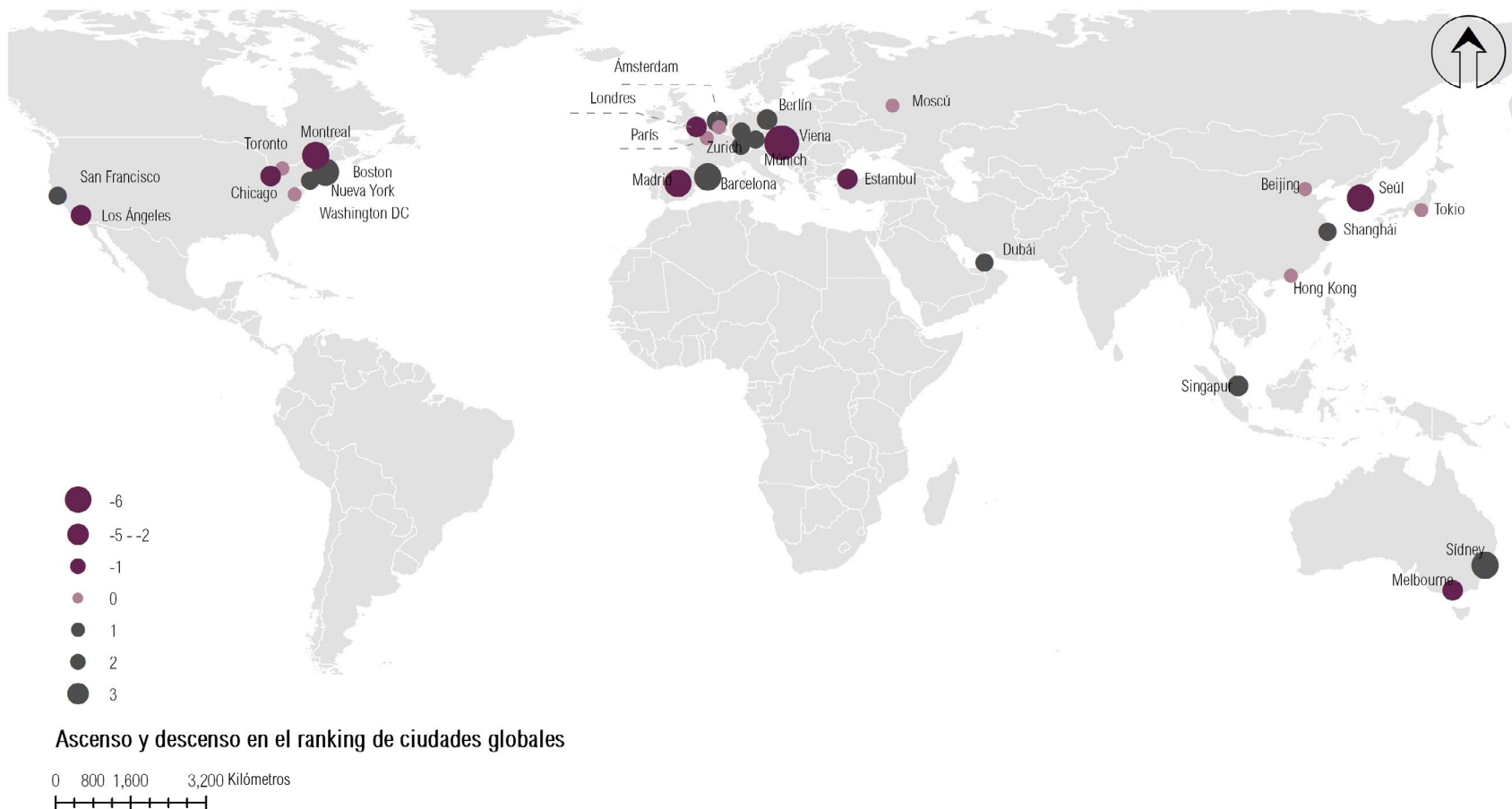
### Ascenso y descenso en el ranking de ciudades globales

Figura 8. Índice de ciudades globales 2018-2019. Fuente: elaboración propia a partir de ArcMap 10.5.

e innovadores, contribuyendo a la reconfiguración de la influencia en Asia Oriental. Por otro lado, Madrid, Seúl y Montreal, experimentaron descensos notables a pesar de ser reconocidos como centros económicos clave, y mostraron señales de debilitamiento, siendo el más significativo el caso de Viena. Del mismo modo, Beijín, Moscú, París, Tokio y Washington D. C., se enfrentaron a un estancamiento en sus avances de conectividad en la red global. Este período, por lo tanto, refleja una redistribución progresiva de la influencia global,

marcada por la coexistencia de grandes centros tradicionales, y el ascenso de potencias emergentes, con un énfasis particular en las ciudades del continente asiático (Figura 9).

La Figura 11, por otro lado, ilustra principalmente el ascenso de Shanghái (+7) que muestra un crecimiento notable, reflejando su fortalecimiento como centro financiero en Asia, seguido de San Francisco (+9) posicionándose como capital tecnológica en América



### Ascenso y descenso en el ranking de ciudades globales

Figura 9. Índice de ciudades globales 2016-2019. Fuente: elaboración propia a partir de ArcMap 10.5.

del Norte. Hay descensos significativos, de los cuales destacan: Estambul (-8), Seúl (-4), Ámsterdam (-3), Singapur (-3), Barcelona (-3). Por otra parte, Moscú (-2), Toronto (-2), Melbourne (-2) y Bruselas (-2) sufren ligeros retrocesos. El período 2020-2021, está marcado por los efectos de la pandemia, donde resaltan fluctuaciones más moderadas en el continente asiático, mientras que Europa y Norteamérica experimentan descensos importantes en la estructura de la red global. Al respecto, Dubái (+4) muestra un crecimiento continuo,

destacándose como un centro global estratégico en Medio Oriente, mientras que Shanghai (+2) consolida su posición, impulsada por la resiliencia de la economía china frente a la crisis global. Ciudades como Washington D. C. (-4) y Sídney (-4), Madrid (-3) y Viena (-3) experimentan pérdidas, reflejando posibles impactos de la pandemia en su conectividad y en sus flujos financieros internacionales. Dentro de estos movimientos, cabe resaltar el reposicionamiento de Estambul (+7) y de Melbourne (+6) (Figura 12).

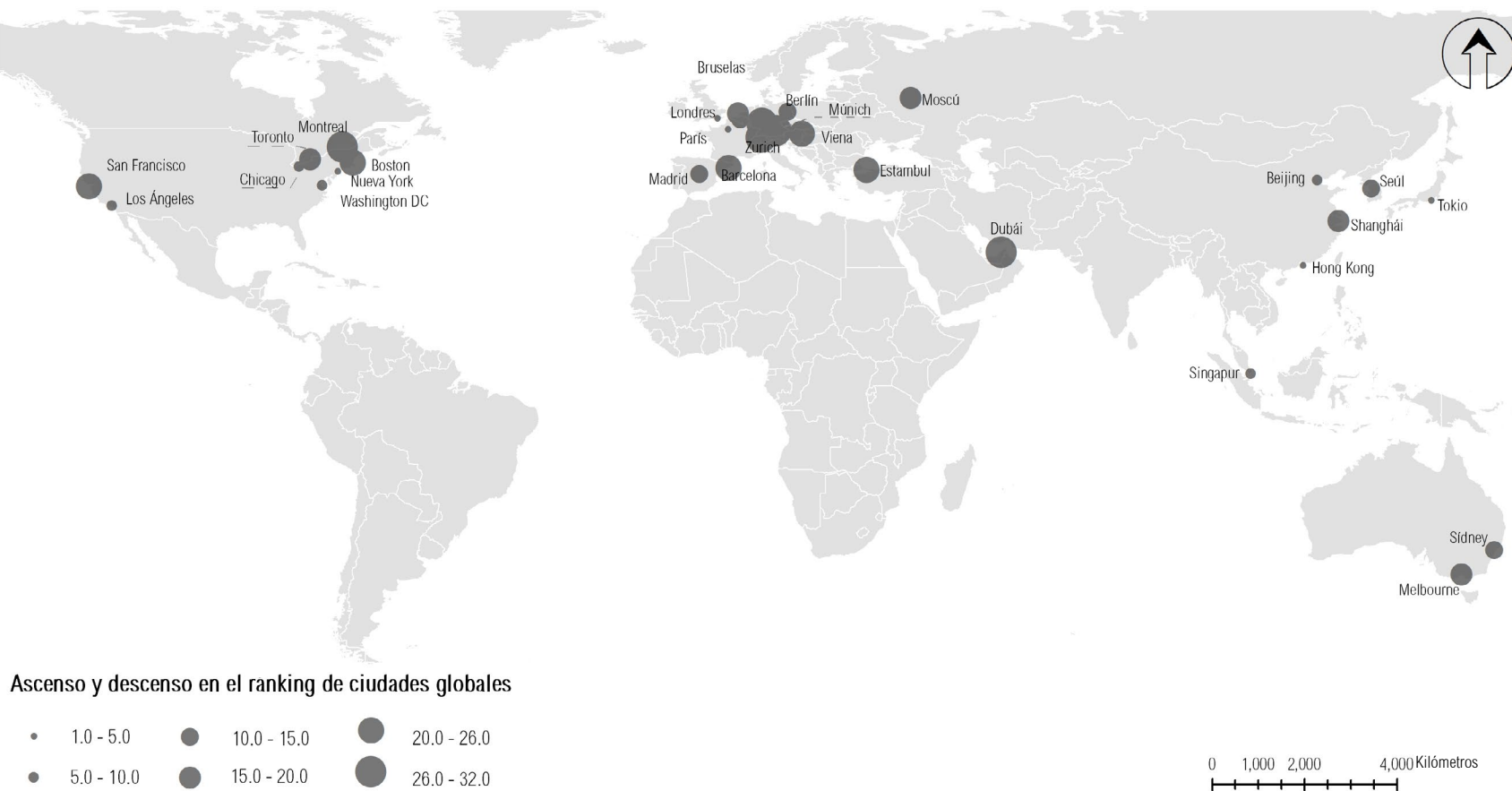


Figura 10. Índice de ciudades globales 2019. Fuente: elaboración propia a partir de ArcMap 10.5.

El análisis de 2021-2022 marca una fase de recuperación y reconfiguración tras los impactos de la pandemia, con ascensos y descensos notables que reflejan ajustes en la dinámica global de las ciudades. A continuación, se detallan los principales ascensos: Dubái (+16), Ámsterdam (+7), Frankfurt (+7), Madrid (+7), Toronto (+7), Shanghái (+5), Singapur (+5), Sídney (+5) y Hong Kong (+4). Entre los descensos más pronunciados se encuentran: Berlín (-45), Washington D. C. (-37), Barcelona (-34), San Francisco (-27) y Boston (-23). Por

tanto se puede deducir que, a manera regional, las ciudades del continente asiático se posicionan a nivel global como nodos de referencia, las cuales muestran mayor ascenso en el índice de ciudades globales. Por su parte, Europa se estabiliza, pero con marcados descensos en sus ciudades más importantes. A su vez, América del Norte, liderada por Nueva York, continúa siendo una región clave dentro del sistema global de ciudades. Sin embargo, esta etapa de tiempo refleja una dinámica desigual en términos de recuperación y posicionamiento

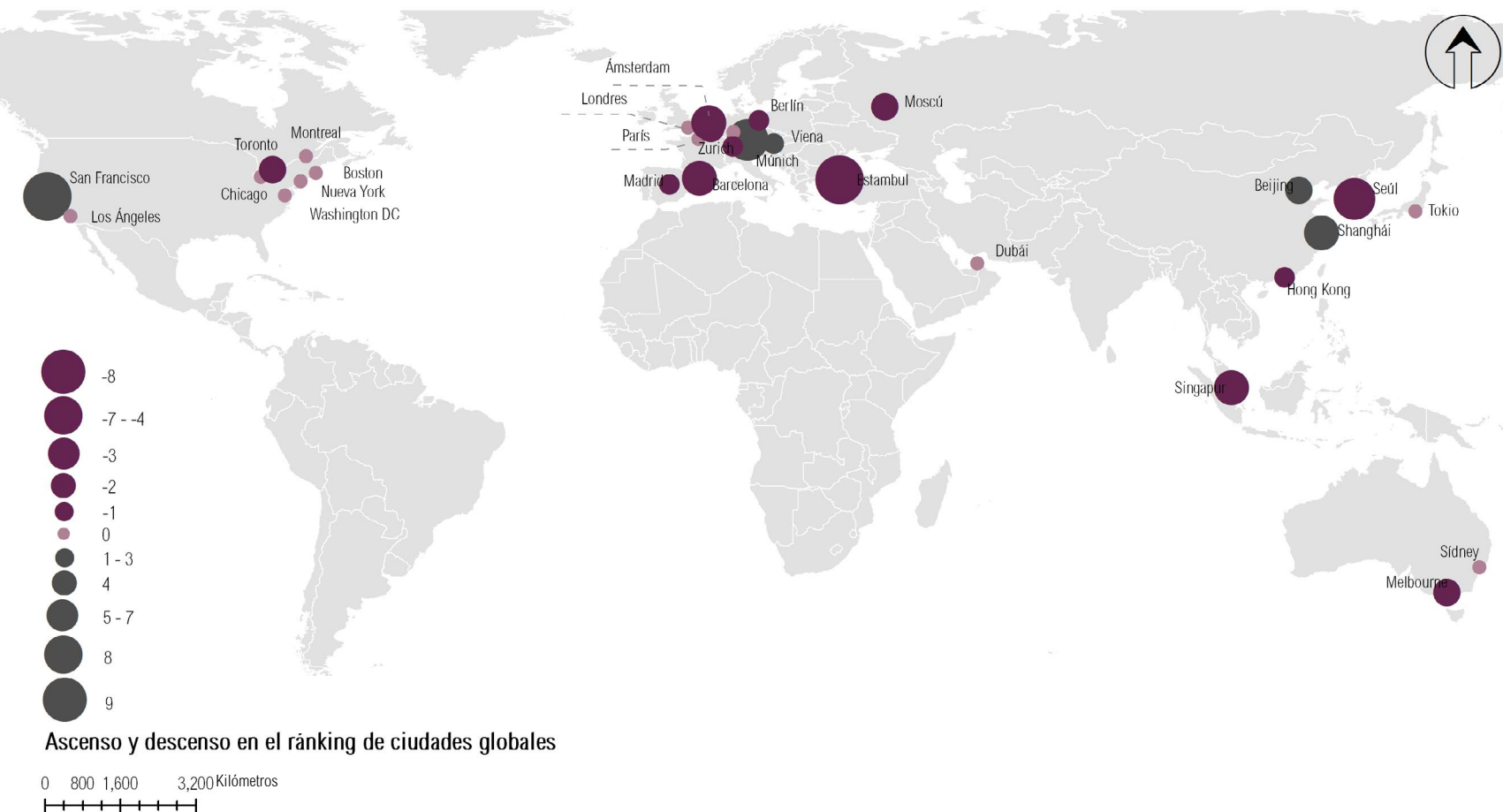


Figura 11. Índice de ciudades globales 2019-2020. Fuente: elaboración propia a partir de ArcMap 10.5.

de las ciudades en la red global, influenciada principalmente por los efectos de la pandemia, la transformación económica y los cambios en las tendencias de globalización (Figura 13).

El análisis de las variaciones en el Índice de Ciudades Globales entre 2019 y 2022 revela transformaciones significativas en la jerarquía urbana internacional. La Figura 13 evidencia un reacomodo en los niveles de competitividad, destacando el ascenso de Dubái como

nodo estratégico en Medio Oriente, impulsado por su diversificación económica y relativa estabilidad geopolítica. Asimismo, Shanghai consolida su posición como actor central en el sistema económico mundial, mientras Frankfurt y Ámsterdam avanzan en el contexto europeo.

En contraste, ciudades como San Francisco, afectada por impactos estructurales derivados de la pandemia, y Berlín, cuya influencia regional ha disminuido, muestran descensos notorios.



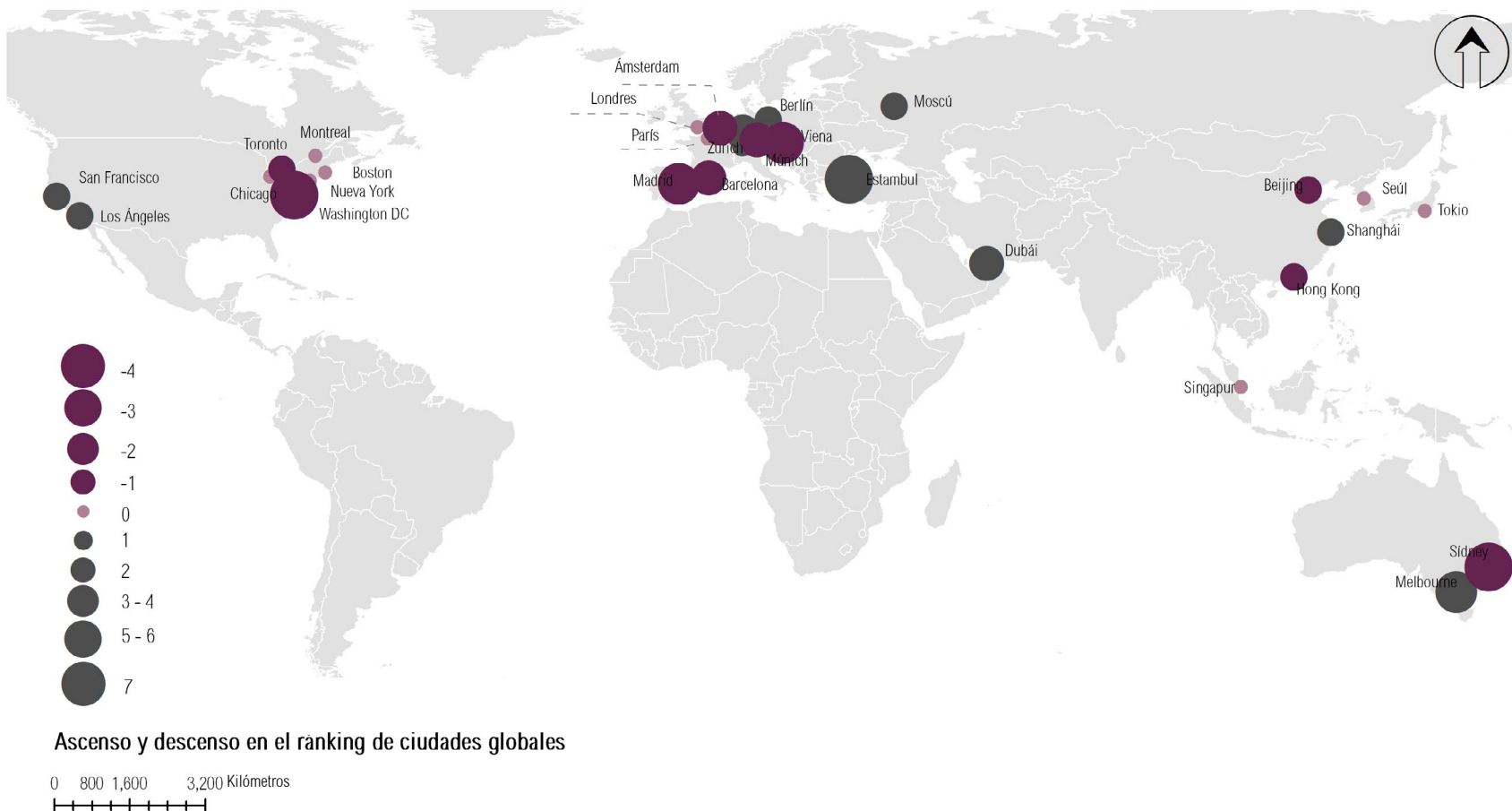
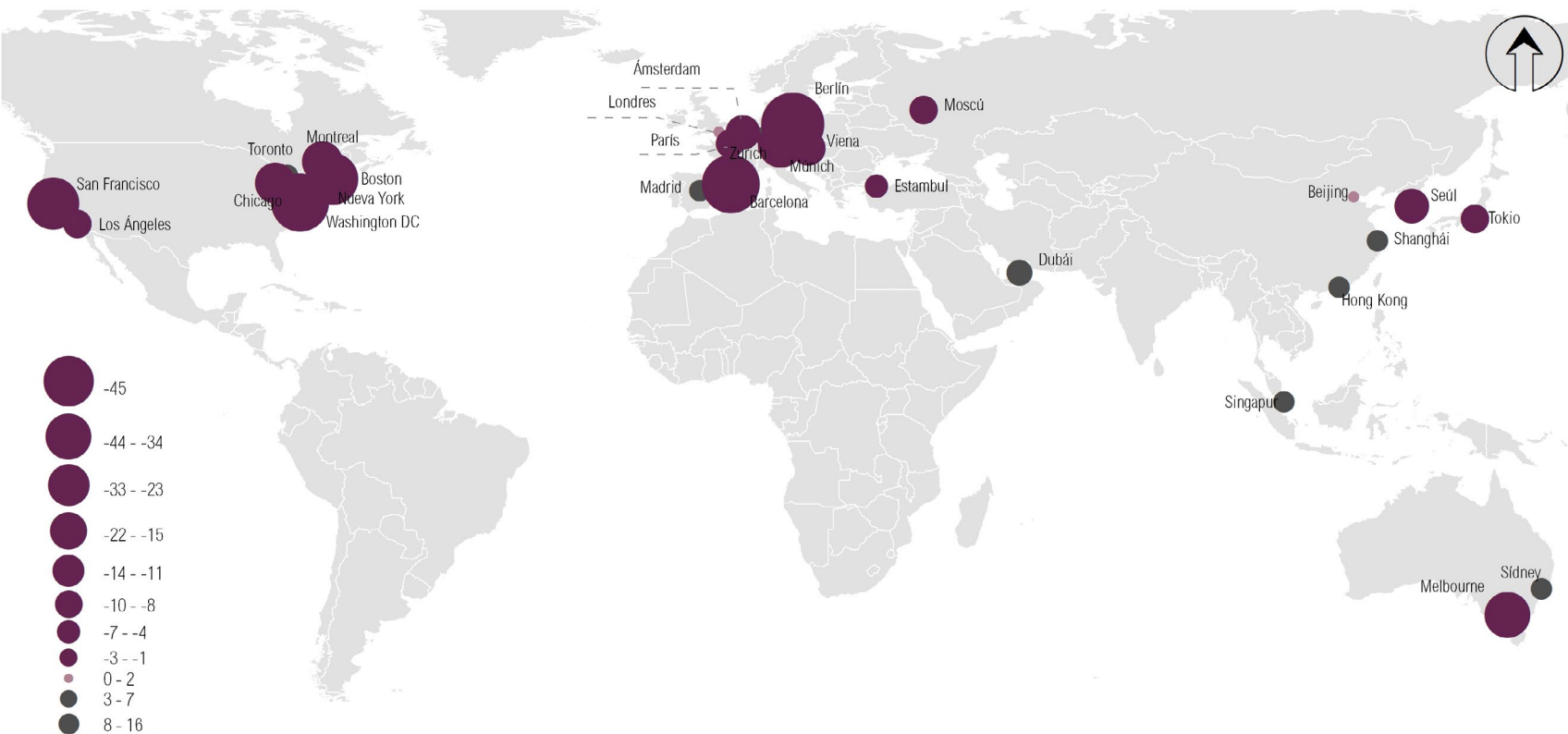


Figura 12. Índice de ciudades globales 2020-2021. Fuente: elaboración propia a partir de ArcMap 10.5.

Estos movimientos permiten identificar patrones regionales: mientras Asia y Medio Oriente refuerzan su protagonismo, varios centros tradicionales de Europa y América del Norte enfrentan dificultades para sostener su influencia. No obstante, la continuidad de urbes históricas como Nueva York y Londres evidencia la persistencia de estructuras de poder consolidadas dentro del sistema global. En este escenario, la capacidad de adaptación económica, la atracción de talento global y la innovación tecnológica emergen como los principales

factores que redefinen la competitividad urbana en el siglo XXI. Esta reconfiguración es especialmente visible en ciudades asiáticas, que amplían su influencia dentro de un sistema internacional en transición hacia un orden multipolar, tal como lo sugieren los análisis de Dalio (2022) y Todd (2024). Sin embargo, esta narrativa no debe limitarse a los polos tradicionalmente reconocidos. La creciente relevancia de ciudades del Sur Global, aunque con menor visibilidad en los rankings de GaWC, exige una lectura más inclusiva.



### Ascenso y descenso en el ranking de ciudades globales

Figura 13. Índice de ciudades globales 2021-2022. Fuente: elaboración propia a partir de ArcMap 10.5.

São Paulo ha fortalecido su ecosistema financiero e industrial, situándose como el núcleo económico de América Latina. Ciudad de México, por su parte, articula funciones diplomáticas, culturales y académicas de alcance continental, lo que refuerza su papel estratégico. Bogotá, aunque aún en proceso de consolidación, muestra signos de inserción en redes globales mediante el desarrollo de servicios avanzados, plataformas de innovación cívica y esquemas de gobernanza metropolitana.

Estas ciudades, si bien no lideran los sectores más dinámicos de la economía digital transnacional, participan de flujos regionales de movilidad, conocimiento y comercio que son fundamentales para comprender las dinámicas urbanas desde una perspectiva crítica, descentralizada y multipolar. Por tanto, incorporar estas realidades permite ampliar el enfoque analítico más allá del canon occidental y reconocer la diversidad de trayectorias urbanas en un mundo crecientemente interdependiente.



# Conclusiones

El análisis de la red de ciudades globales entre 2016 y 2022 refleja una transformación sustancial en la jerarquía urbana mundial, evidenciando un desplazamiento progresivo del protagonismo tradicional del Norte Global hacia nuevos centros de poder económico y estratégico en Asia y Medio Oriente. Esta transición, como han advertido Dalio (2022) y Todd (2024), acompaña el reordenamiento del sistema económico internacional en el marco de un orden multipolar emergente. Los datos examinados muestran tanto el ascenso de ciudades como Dubái, Shanghái y Singapur, como el estancamiento o retroceso relativo de otras metrópolis tradicionales, lo que señala una recomposición activa de los nodos urbanos que sostienen la globalización contemporánea.

Desde una perspectiva metodológica, el uso de Sistemas de Información Geográfica (SIG) ha sido fundamental para visualizar y analizar la reconfiguración territorial. Esta herramienta permite espacializar procesos complejos como la redistribución de los flujos financieros, la rearticulación de las infraestructuras globales y la emergencia de nuevas centralidades urbanas.

Asimismo, la inclusión de indicadores derivados del modelo GaWC (*Globalization and World Cities Research*

*Network*) proporciona un marco empírico riguroso para clasificar las ciudades según su grado de conectividad en redes globales de servicios avanzados particularmente en sectores clave como finanzas, derecho, publicidad y consultoría. La sinergia entre SIG y los datos GaWC fortalece la transparencia del análisis al operar con criterios verificables, replicables y georreferenciados, elementos especialmente relevantes en el estudio de ciudades del Sur Global, donde las lógicas de subordinación o proyección geopolítica adoptan configuraciones territoriales singulares.

Por otra parte, la permanencia de nodos históricos como Nueva York y Londres, revela la persistencia de un sistema unipolar que se resiste al cambio del orden global, como lo sugiere Dugin (2015) en su teoría del orden multipolar. Sin embargo, el gran crecimiento, en los últimos años, de ciudades asiáticas como Dubái, Shanghái y Singapur, demuestra una tendencia hacia su consolidación como centros estratégicos de poder económico, financiero y cultural.

Este reequilibrio geográfico apunta hacia una consolidación de Asia como el nuevo núcleo de la economía global, en sintonía con el ascenso de potencias como China e India, cuyas estrategias soberanas han fortalecido su presencia en la red global de ciudades (Todd, 2024).

En este contexto, el descenso de ciudades tradicionales como San Francisco y Berlín pone de manifiesto los retos estructurales y de competitividad que enfrentan las potencias occidentales, en un período caracterizado por el impacto de la pandemia y la reconfiguración de las prioridades económicas globales (Neal, 2011; Todd, 2024)

Tal fenómeno se enmarca en lo que Dugin (2015) denomina el surgimiento de un sistema multipolar, donde las relaciones de poder se distribuyen de manera más equitativa entre regiones diversas, alterando la dinámica tradicional de concentración en las urbes del Norte Global. De tal forma que la transición hacia un orden multipolar redefine el papel de las ciudades globales, permitiendo que nuevos actores regionales emergentes, especialmente en Asia, se conviertan en competidores clave en la red global.

Estas ciudades no solo operan como nodos económicos, sino también como espacios de innovación, diplomacia y conectividad cultural, demostrando una capacidad creciente para influir en las dinámicas del sistema de ciudades a nivel mundial (Dalio, 2022).

En conclusión, el período analizado confirma que las ciudades no son entidades estáticas, sino sistemas

dinámicos que reflejan cambios estructurales del orden mundial sino sistemas dinámicos que reflejan cambios estructurales del orden mundial. El ascenso de Asia y Medio Oriente como centros económicos emergentes, subraya la necesidad de un análisis inclusivo y multi-dimensional que reconozca las diversas trayectorias urbanas en un mundo que avanza hacia un equilibrio multipolar. Este reordenamiento destaca las dinámicas cambiantes de globalización, y el surgimiento de un nuevo orden que comienza a redefinir las jerarquías urbanas y a posicionar a las ciudades asiáticas como protagonistas en un sistema económico global en transición.

Se puede inferir que existen consideraciones prospectivas para la planificación urbana y regional, ya que el tránsito hacia un orden mundial multipolar no solo implica una redistribución geopolítica del poder, sino también un reordenamiento de los circuitos económicos, culturales y urbanos que articulan los territorios. En este contexto, las ciudades del Sur Global enfrentan el doble desafío de insertarse estratégicamente en las redes globales y, al mismo tiempo, resistir dinámicas de subordinación funcional.

Una agenda de planificación urbana adaptada a este escenario debe priorizar la autonomía tecnológica, la integración regional y el fortalecimiento de los sistemas

urbanos intermedios. A su vez, resulta necesario diversificar los indicadores utilizados para medir la “globalidad” de una ciudad, incorporando dimensiones de justicia territorial, innovación endógena y resiliencia socioecológica. En vez de replicar modelos jerárquicos promovidos desde el Norte, se requiere una lectura relacional, situada y crítica, capaz de proyectar futuros urbanos más equitativos, descentralizados y coherentes con los principios de un mundo verdaderamente multipolar.



- Brenner, N. (2017). *Teoría urbana crítica y políticas de la escala* (A. Sevilla Buitrago, Ed.). Barcelona: Icaria.
- Castells, M. (1995). *La ciudad Informacional: Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza Editorial.
- Dalio, R. (2022). *Principios para enfrentarse al nuevo orden mundial: Por qué triunfan y fracasan los países*. Barcelona: Deusto.
- Dugin, A. (2015). *La teoría del mundo multipolar*. Moscú: Proyecto académico.
- Friedmann, J., y Wolff, G. (1982). World city formation: An agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 6(3), 309–344.
- Friedmann, J., y Wolff, G. (1982). *Formación de ciudades mundiales: Una agenda para la investigación y la acción*. Revista Internacional de Investigación Urbana y Regional, 6(3), 309–344. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.1982.tb00384.x>
- Friedmann, J. (1986). *The world city hypothesis*. Development and Change, 17(1), 69–83. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.1986.tb00231.x>
- GaWC. (2024). *Ciudades Alfa, Beta y Gamma*. Universidad de Loughborough. Liverpool: Globalization and World Cities Research Network.
- Gereffi, G. (1994). The organization of buyer-driven global commodity chains: how US retailers shape overseas. *New York*.
- Keeling, D. (1995). Transport and the world city paradigm. En P. Knox y P. Taylor (Eds.), *World cities in a world system* (pp. 114–131). Cambridge: University of Cambridge.
- Knox, P. L. (2002). Las ciudades del mundo y la organización del espacio global. *Boletín de Investigación GaWC*, 32, 1–5.
- Lyons, D., y Salmon, S. (1995). World cities, multinational corporations, and urban hierarchy: The case of the United States. En P. Knox y P. Taylor (Eds.), *World cities in a world system* (pp. 98–113). Cambridge: University of Cambridge.
- Neal, Z. (2011). Differentiating centrality and power in the world city network. *Urban Studies*, 48(13), 2733–2748.
- Parnreiter, C. (2019). Las ciudades globales y la transferencia geográfica de valor. *Estudios Urbanos*, 56, 81–96.
- Sassen, S. (1991). *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2012). *Cities in a world economy* (4th ed.). United States: SAGE Publications.
- Smith, D., y Timberlake, M. (1995). Cities in global matrices: Toward mapping the world-system's city system. En P. Knox, y P. Taylor (Eds.), *World cities in a world system* (pp. 79–97). Cambridge: University of Cambridge.
- Taylor, P. J. (1995). Ciudades mundiales y estados territoriales: el auge y la caída de su mutualidad. En P. L. Knox y P. J. Taylor (Eds.), *Ciudades mundiales en un sistema mundial* (pp. 48–62). Cambridge: Cambridge University Press.
- Taylor, P. (2010). Specification of the world city network. *Geographical Analysis: An International Journal of Theoretical Geography*, 33, 181–194.
- Taylor, P. J., y Walker, D. R. F. (2001). World Cities: A First Multivariate Analysis of their Service Complexes. *Urban Studies*, 38(1), 23–47. <https://doi.org/10.1080/00420980125400> (Original work published 2001)
- Todd, E. (2024). *La derrota de Occidente*. París: Akal / A Fondo.

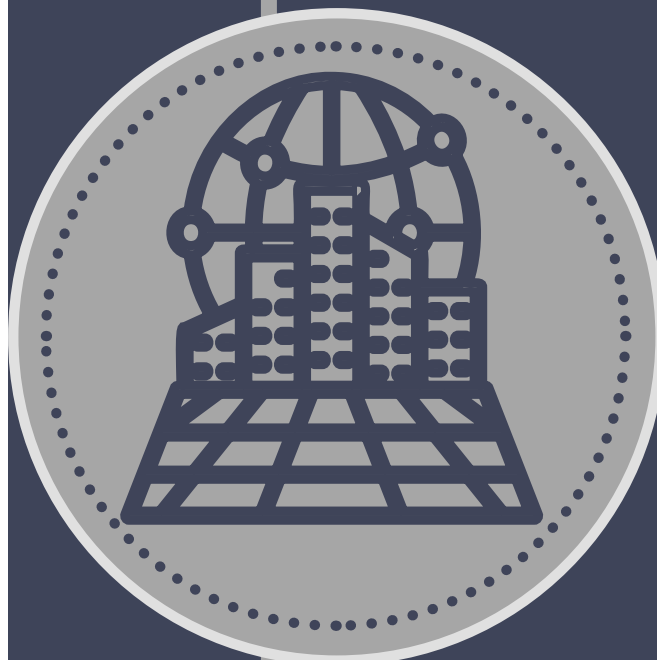
# Transformación urbana en un mundo **multipolar:**

fortalecimiento del Estado y  
participación **comunitaria**  
en el **CIIT**

Beatriz Corina Mingüer Cestelos <sup>1</sup>  
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU),  
México

Urban transformation in a multipolar world: strengthening the  
state and community participation

| 02





1 Investigadora del Centro de Investigación y Promoción Cultural para la Integración Comunitaria A.C., Directora de Políticas y Programas de Vivienda de la SEDATU, doctora en Economía (UNAM), maestra en Estudios Urbanos (COLMEX) y licenciada en Economía (UAM).

Correo: betcminguer@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2767-4788>

# Resumen

Este artículo analiza la reconfiguración urbana en un mundo multipolar, explorando cómo los Estados, ante el debilitamiento de la hegemonía unipolar, pueden fortalecer su soberanía y desarrollar políticas públicas más autónomas y equitativas. A través del estudio del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), se examina cómo la inversión pública y la participación comunitaria pueden transformar las dinámicas económicas y sociales de una región, reflejando un nuevo equilibrio de poder que favorece el desarrollo local. Los hallazgos subrayan la importancia de un Estado activo en la planificación urbana, capaz de priorizar las necesidades de las comunidades y promover un mercado interno robusto. La investigación concluye que este nuevo contexto geopolítico permite avanzar hacia un “Derecho a la Ciudad” más inclusivo y sostenible, donde la participación comunitaria y la autonomía estatal son clave para la configuración de ciudades más equitativas.

Palabras clave: multipolaridad, soberanía, planificación urbana, participación comunitaria, economía local.

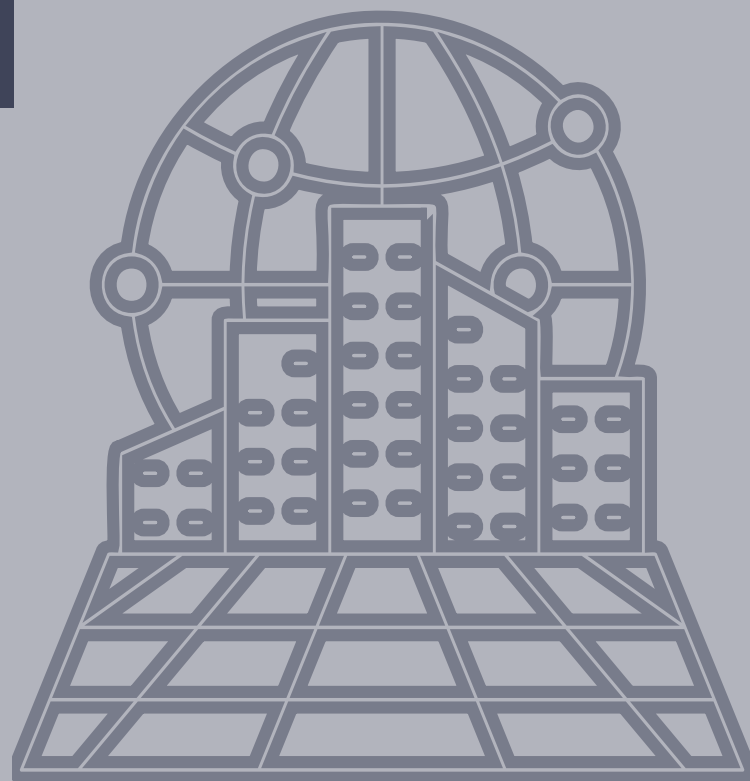
# Abstract

This article examines urban reconfiguration in a multipolar world, exploring how states, amid the weakening of unipolar hegemony, can strengthen their sovereignty and develop more autonomous and equitable public policies. Through the study of the Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CIIT), the research analyzes how public investment and community participation can transform a region's economic and social dynamics, reflecting a new balance of power that favors local development. The findings highlight the importance of an active state in urban planning, capable of prioritizing community needs and fostering a robust internal market. The study concludes that this new geopolitical context enables progress towards a more inclusive and sustainable “Right to the City,” where community participation and state autonomy are key to shaping more equitable cities.

Keywords: multipolarity, sovereignty, urban planning, community participation, local economy.

Las dinámicas económicas, tanto en lo local como en lo global, han jugado un rol fundamental en la configuración de las ciudades, moldeando no solo sus formas de producción y consumo, sino también su espacio urbano, reflejando las relaciones de poder del sistema capitalista. Este capítulo sostiene que la transición hacia un mundo multipolar, donde la hegemonía de una única potencia es desafiada por nuevos actores globales, ofrece a los Estados la oportunidad de fortalecer su soberanía y desarrollar políticas que respondan mejor a las necesidades de sus comunidades. En este nuevo contexto, la reconfiguración urbana se vuelve crucial, permitiendo al Estado fomentar un mercado interno robusto y promover la participación comunitaria, creando ciudades que no solo reflejan las dinámicas económicas internas, sino que también desafían las estructuras capitalistas tradicionales.

El objetivo central es analizar cómo la emergente multipolaridad brinda a los Estados, anteriormente subordinados, la posibilidad de adoptar políticas económicas, sociales y urbanas de manera autónoma, posibilitando una reconfiguración urbana más equitativa. A través del estudio del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), se examina cómo un proyecto estratégico, decidido soberanamente, puede transformar la economía regional y las dinámicas sociales y urbanas,





fortaleciendo la autonomía estatal y la participación comunitaria. En efecto, los hallazgos principales revelan que, en este nuevo orden geopolítico, los Estados tienen la capacidad de dirigir la planificación urbana mediante políticas públicas que prioricen las regiones históricamente desfavorecidas. Se destaca la importancia de la inversión pública y de mecanismos que permitan la participación continua de las comunidades, avanzando hacia un verdadero “Derecho a la Ciudad”. El capítulo concluye reflexionando sobre cómo este contexto global emergente permite la creación de ciudades inclusivas, equitativas y sostenibles, resultado de una colaboración estrecha entre el Estado y las comunidades.

Así mismo, el capítulo se estructura en un primer momento donde se discute la multipolaridad y el papel del Estado en la configuración de las ciudades, destacando cómo este nuevo contexto fortalece su capacidad para influir en el mercado interno. A continuación, se explora la transformación de las ciudades a partir de las necesidades del mercado, proponiendo una periodización basada en la identificación de las dinámicas de acumulación, concentración y centralización de la economía mexicana. Posteriormente, se presenta un análisis del CIIT como un caso emblemático de reconfiguración urbana en un contexto multipolar. La metodología utilizada en la investigación se describe

detalladamente, seguida de los principales hallazgos que subrayan la importancia del fortalecimiento del mercado local y la participación comunitaria en la reconfiguración urbana.

## La multipolaridad: el papel del Estado sobre el mercado interno y la configuración de las ciudades

### El tránsito a la multipolaridad

Hoy en día, la realidad no se limita a un mundo con múltiples poderes dominantes en competencia, sino que representa una tendencia hacia un equilibrio de fuerzas en el que ninguna potencia ejerce un dominio absoluto en términos culturales, económicos, políticos o militares. Este contexto, caracterizado por una distribución no centralizada del poder, permite a las naciones conservar su autonomía y soberanía, fomentando la diversidad en la gobernanza, el desarrollo económico y las relaciones comerciales. La actual decadencia de la hegemonía estadounidense, consolidada tras la Segunda Guerra Mundial, abre la puerta a una redistribución del poder y a una cooperación internacional basada en el respeto mutuo y la inclusión, en lugar de la subordinación. Esta evolución marca un punto de inflexión en la historia moderna, ofreciendo un escenario global, donde

la coexistencia de diversas naciones y modelos puede redefinir las relaciones internacionales. El análisis dialéctico de esta transición permite entender la categoría de “límite” en tres dimensiones: el límite falso o de continuidad, el límite de transición, y el límite de transformación (Mingüer, 2020). El límite falso o de continuidad se refiere a cambios aparentes que no alteran la estructura subyacente de las relaciones sociales. Estos cambios pueden presentarse como crisis coyunturales que, aunque se superen, no modifican las bases del sistema moderno capitalista.

Por otro lado, el límite de transición surge de un cúmulo de cambios cuantitativos que culminan en un cambio cualitativo, señalando la transformación de un sistema y la entrada de otro. Finalmente, el límite de transformación se asocia con un cambio cualitativo en las relaciones sociales, lo que da lugar a un nuevo modelo civilizatorio basado en una nueva racionalidad, en una nueva utopía. Eli de Gortari afirma que “El fin de una cualidad, corresponde entonces al principio de otra cualidad. En las entrañas mismas de la cualidad vieja se engendra la nueva cualidad, en contradicción con la primera” (De Gortari, 1979).

Este momento histórico sugiere que estamos en un límite de transición, donde el sistema dominante muestra

signos de agotamiento, y donde emergen nuevas fuerzas que podrían dar lugar a un cambio cualitativo en el orden mundial. Este cambio no es solo económico, sino también político y cultural, abriendo la posibilidad de un nuevo paradigma global.

En el contexto actual, Estados Unidos sigue siendo una potencia global, pero su influencia está en declive debido a varios factores: el agotamiento del neoliberalismo, la pérdida de competitividad en la división global del trabajo y el debilitamiento socioeconómico e institucional. La erosión de la base productiva, la caída en la inversión de capital y el deterioro del régimen político-institucional, reflejan este declive. La inversión militar consume hasta el 60% del presupuesto federal, reduciendo los recursos para otras áreas económicas. Además, el dominio de empresas tecnológicas como Amazon y Facebook, que promueven la Ley SOPA, ha concentrado el capital en un pequeño número de gigantes corporativos, afectando negativamente la competencia y el conocimiento (Dabat, 2022, p. 166).

China ha adoptado una estrategia económica diferente a la de Estados Unidos. Mientras el salario mínimo en Estados Unidos ha permanecido estancado en \$7.25 por hora desde 2007, con un aumento del 23% en 15 años (US. Department of Labor, 2024), China ha

incrementado el salario mínimo en aproximadamente un 140% entre 2010 y 2023, dependiendo de la región (Internacional Labour Organization, 2024). Esta diferencia resalta las variadas estrategias de soberanía económica: Estados Unidos se orienta hacia una planificación más individualista y centrada en el mercado, mientras que China muestra un enfoque de planificación centralizada que fortalece su mercado interno, impactando la configuración del orden mundial.

La debilidad de Estados Unidos se refleja en su sistema político, que ha sufrido un debilitamiento significativo en las últimas décadas. Políticas fiscales, como la reducción de impuestos corporativos del 35% al 21% durante la administración de Trump, han acentuado la desigualdad y la falta de inversión pública. Estas políticas han favorecido a una élite empresarial en detrimento de la mayoría de la población, exacerbando tensiones sociales y políticas, y deteriorando aún más el régimen político-institucional estadounidense (Dabat, 2022, p. 184).

Otro factor que ha contribuido a la crisis hegemónica de Estados Unidos es la corrupción institucionalizada. La influencia de los lobbies y la práctica de la “puerta giratoria”, donde los altos funcionarios del gobierno pasan a ocupar puestos en el sector privado y viceversa, han erosionado la legitimidad del régimen político. Esta

corrupción, inherente a la decadencia moral del capitalismo, ha desviado recursos significativos del sistema productivo hacia intermediarios institucionales, debilitando aún más la economía y la capacidad de Estados Unidos para mantener su hegemonía global (Dabat, 2022, p. 185).

El surgimiento del BRICS, fundado en 2001 y formalizado en 2010, subraya la tendencia hacia un mundo multipolar. Compuesto por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica, el BRICS ha establecido una alternativa al sistema financiero occidental con el Nuevo Banco de Desarrollo en 2014. A diferencia de instituciones occidentales, el BRICS opera bajo un principio de consenso, otorgando igual voz a todos sus miembros (Statista, 2024). La expansión del BRICS en 2024, con la inclusión de Irán, Arabia Saudita, Egipto, Etiopía y Emiratos Árabes Unidos, refuerza su influencia global, y sugiere una reconfiguración de las relaciones internacionales hacia mayor autonomía y soberanía nacional.

De hecho, el mundo multipolar no busca reemplazar una hegemonía por otra, sino permitir a los países una mayor autonomía en la orientación de sus economías para el bienestar de sus comunidades. Esta dinámica global facilita una transición de un “límite de continuidad” a uno de “transición” y, eventualmente, a un “límite

de transformación” centrado en la soberanía nacional, la rectoría del Estado, el fortalecimiento del mercado interno y la participación comunitaria. Esta evolución ofrece la oportunidad de reconfigurar ciudades y territorios según las necesidades locales, promoviendo un modelo civilizatorio basado en la diversidad y pluralidad, y marcando el fin de la hegemonía unipolar de Estados Unidos.

### **La transformación de las ciudades asociada a la dinámica del capital**

La formación de las ciudades modernas está profundamente ligada a las dinámicas económicas del capitalismo, cuya esencia es la acumulación, concentración y centralización del capital. Este proceso no solo configura la estructura física y social de las urbes, sino que también refleja y reproduce las relaciones de poder en un contexto de globalización y dependencia de hegemonías globales, siendo una expresión territorial del capitalismo y sus dinámicas depredadoras.

Marx identificó la ciudad como el espacio idóneo para la producción capitalista, pues concentra medios de producción y fuerza de trabajo necesarios para generar y reproducir el capital. En este sentido, la ciudad se presenta como la “terre-capital, como el capital incorporado a la

tierra” (Marx, 1975, p. 250). Una transformación de la tierra en mero suelo, facilitando la realización del plusvalor. La urbanización, por tanto, no es un fenómeno aislado, sino una respuesta a las necesidades del capital en su búsqueda de expansión y rentabilidad. Así, la ciudad actúa como un imán para inversiones, recursos y fuerza de trabajo, configurándose como el epicentro de las relaciones económicas y sociales del capitalismo. Diversos autores, desde Von Thünen (1826) hasta Alonso (1964), han abordado la teoría de la localización económica, reduciendo el espacio a una ventaja económica sobre otros espacios. Esta teoría considera el espacio como plano e isotrópico, en el cual se produce de manera diferenciada a lo largo del territorio, expresando procesos de concentración y centralización según las necesidades del capital (Lipietz, 1977). En la actualidad, fenómenos como el nearshoring, donde las empresas reubican operaciones cerca de mercados de consumo para reducir costos y aumentar la eficiencia, influyen significativamente en la configuración de las ciudades, especialmente en países como México.

El concepto de “Condiciones Generales de la Producción” (CGP), identificado por Marx y desarrollado por Garza, juega un papel crucial en estas transformaciones. Las CGP incluyen elementos esenciales para el proceso productivo, como infraestructura, servicios públicos, y

el sistema legal. Estas condiciones son provistas principalmente por el Estado, y son fundamentales para garantizar la reproducción del capital en el territorio. El Estado, mediante inversiones en infraestructura y políticas públicas, asegura un entorno propicio para el capital. Marx observa que, cuando el capital no puede asumir el costo de obras colectivas, este se transfiere al Estado como necesidades nacionales (Marx, 1975) (Garza, 2013, p. 15).

La historia urbana de México ilustra cómo las dinámicas de acumulación, concentración y centralización del capital han configurado sus ciudades en distintos periodos históricos. Este artículo propone una periodización para explicar ciertos cambios disruptivos en la configuración del territorio asociado a las dinámicas económicas en México, que no solo obedecen al crecimiento económico, sino también a la orientación de la producción y al papel del Estado.

Marx distingue entre acumulación, concentración y centralización del capital (Marx, 1875, p. 359). La acumulación es un proceso de crecimiento espiral, donde cada acumulación sirve para una nueva. Al aumentar la riqueza, se incrementa la concentración en manos de capitalistas individuales y la base para la producción a gran escala. La acumulación-concentración se limita

por el desarrollo de la riqueza social y la competencia entre capitalistas. Marx también identifica la concentración-centralización, donde el capital se concentra a partir de capitales existentes, expropiando y aglutinando capitales pequeños para formar grandes capitales.

Durante la fase de acumulación-concentración en México, entre 1940 y 1980, el Estado jugó un papel protagónico, promoviendo la industrialización nacional y el desarrollo urbano planificado. Este período estuvo marcado por el crecimiento acelerado de ciudades, atrayendo migraciones masivas del campo a la ciudad. Las CGP se desarrollan, por parte del Estado, para atraer inversiones y para proveer los equipamientos y servicios básicos para la fuerza de trabajo atraída por las industrias y empresas establecidas en las ciudades. Este proceso de acumulación está marcado por la construcción de infraestructuras, la expansión del mercado, y la inversión en bienes raíces.

Los sectores de servicios, manufactura y tecnología se concentran en áreas urbanas generando empleos, pero también exacerbando la desigualdad y la marginación de ciertos sectores. Los barrios ricos y pobres se desarrollan en paralelo, reflejando la polarización de clases. El incremento de los capitales originales, y el desdoblamiento de nuevos, genera un primer proceso de expansión de

las ciudades centrales y de zonas metropolitanas por la atracción de la mayor fuerza de trabajo que requiere este proceso, regenerando el plusvalor y su posibilidad hacia la ganancia, revitalizando el proceso productivo del capital. Esto creó un momento de relativa prosperidad económica y social, y una continuidad de capital. Un cambio cuantitativo en términos de la dialéctica antes mencionada, un límite falso o de continuidad.

A pesar de los avances, el modelo también generó desequilibrios y desigualdades con el crecimiento urbano rápido y desordenado, creando cinturones de pobreza y acentuando disparidades regionales. Jesús Silva Herzog cuestionó el modelo de Desarrollo Estabilizador, llamándolo neoporfirismo y criticando la falta de planeación y las dependencias hacia el exterior que este provocó (Silva Herzog, 1986). Desde la década de 1980, México experimentó una red de ciudades urbano-rurales diversificadas durante el periodo neoliberal. Se identifican tres etapas: ajuste estructural y apertura comercial (1983-1994), profundización del cambio estructural (1995-2000) y estancamiento económico (2001-2015) (Sánchez Almánza, 2016). En esta etapa, el Estado redujo su intervención directa, adoptando un rol facilitador del mercado. La privatización, desregulación y apertura comercial fueron pilares de esta estrategia, con las ciudades adaptándose para atraer inversión

extranjera y promover sectores como el manufacturero y los servicios financieros.

Durante este período, se profundizó la periferización y la metropolización, promovidas por políticas de organismos internacionales. A partir de 1988, la Estrategia Mundial de la Vivienda, impuesta por el FMI y el BM, rediseñó el papel del gobierno en el sector vivienda, promoviendo la privatización y el ajuste estructural (Coulomb, 2010). El tránsito hacia un Estado facilitador resultó en una mercantilización de la vivienda, con más de 6 millones de viviendas deshabitadas según la Encuesta Nacional de Vivienda ENVI (INEGI, 2020). En este periodo, también se identificaron importantes cambios en el proceso de metropolización. En 1980 se identificaban 26 zonas metropolitanas, en 1990, 37; en 2000, 55; en 2005, 56; en 2010, 59; y en 2015, 74 zonas metropolitanas.

A partir del año 2000, la financiarización de la economía se expresó en la configuración de las ciudades, con un enfoque en la densificación, el uso mixto del suelo y la sostenibilidad (Aalbers, 2021). El capital tiende a centralizarse en grandes empresas y conglomerados, contribuyendo al crecimiento terciarizado, la especulación inmobiliaria y la gentrificación. La privatización y mercantilización de las ciudades han llevado a una

hipermercantilización, donde la vivienda se ve como un activo, más que como un bien necesario (Sassen, 2019).

Se induce, por parte de los organismos internacionales, una gobernanza que incluye especialmente al sector privado en la provisión de las CGP, y el Estado, enfoca sus esfuerzos en la desregulación, lo que implica suprimir regulaciones, pero también modificarlas e introducir nuevas: en la liberalización del mercado y en la privatización de las empresas estatales antes consideradas de seguridad nacional (Arcudia Hernández, 2020).

El capitalismo moderno tiende a limitar la capacidad del Estado para planear y regular. Como observa Silva Herzog, el proceso urbano se realiza sin planeación centralizada, de manera anárquica y desordenada (Silva Herzog, 1986). La ciudad moderna capitalista refleja el hecho económico y la lógica del mercado, con el Estado relegado a un rol de facilitador de las dinámicas del capital. Este punto de coyuntura posibilita el límite de tránsito, como un cúmulo de cambios cuantitativos que en determinado momento histórico se posibilita como un salto cualitativo.

## El caso del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: la reconfiguración de ciudades en un mundo multipolar

En la periodización propuesta, agregamos un tercer periodo que denominamos posneoliberal, iniciado en 2020. Este periodo se caracteriza por políticas que buscan fortalecer la rectoría estatal, y promover la soberanía para alinear las acciones públicas con las necesidades prioritarias del gobierno. Esto ocurre en un contexto de tensiones geopolíticas ante el declive de potencias antiguas y el ascenso de nuevas. En América Latina surge la segunda ola progresista y, en México, un gobierno de izquierda. En este marco, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) emerge como un proyecto crucial para el desarrollo del sur-sureste mexicano, enfocándose en mejorar la infraestructura y en fomentar la creación de empleo y desarrollo regional.

Estas acciones se han focalizado en México en las entidades del sur-sureste, que han presentado históricamente tasas de crecimiento incluso negativas durante varios periodos consecutivos, por ser prioridad del mercado la inversión en entidades del norte y del centro, siendo estas las regiones con mayor crecimiento en las últimas décadas (Banco de México, 2024, enero-marzo) (Garza, 2010), dejando marginada especialmente a

la región sur-sureste. El CIIT, al integrar más de 1,200 kilómetros de vías férreas, puertos estratégicos como Salina Cruz y Coatzacoalcos, y la rehabilitación de la línea ferroviaria que conecta estas infraestructuras (Gobierno de México, 2023), se posiciona como un nodo clave en la dinámica del comercio global, especialmente en el contexto del auge del nearshoring. Este fenómeno, impulsado por las economías de localización y la reubicación de cadenas de suministro, otorga a México una ventaja estratégica en la configuración de un nuevo orden económico mundial.

La importancia del CIIT radica en su capacidad para articular una serie de iniciativas que van más allá de la mera logística. El proyecto pretende revitalizar el tejido económico y social del sur-sureste de México, mediante una serie de inversiones en infraestructura crítica como carreteras, puertos, y servicios básicos. Además, el proyecto se sustenta en una planificación territorial inclusiva y sostenible, reflejada en el Programa de Ordenamiento Territorial de la Región del Istmo de Tehuantepec (POT-RIT), que busca orientar el desarrollo urbano y reducir las desigualdades sociales en la región (Gobierno de México, Marina, 2024).

La historia del desarrollo de este corredor no es nueva. Desde la época de Porfirio Díaz, se ha intentado

aprovechar la ubicación estratégica del Istmo de Tehuantepec para conectar los océanos Atlántico y Pacífico. Las ciudades de Salina Cruz, Oaxaca, y de Coatzacoalcos, Veracruz, no existían, se fundaron a raíz de la construcción de ambos puertos por el general Díaz. Sin embargo, los intentos previos, como el Plan Puebla-Panamá y las Zonas Económicas Especiales, no lograron materializarse en la escala que ahora se plantea con el CIIT. Hoy, bajo un enfoque que prioriza el desarrollo social y económico del sur-sureste, el proyecto se presenta como una oportunidad histórica para revertir décadas de marginación y desigualdad en la región (Gobierno de México, 2021).

De esa forma, “el 14 de junio de 2019, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec” (Gobierno de México, 2021). El CIIT también se inscribe en un marco más amplio de políticas públicas que buscan integrar a las comunidades indígenas y vulnerables en el proceso de desarrollo. La participación de estas comunidades en la toma de decisiones y en los proyectos productivos es un elemento central del proyecto, garantizando que los beneficios del desarrollo se distribuyan de manera equitativa (Diario Oficial de la Federación [DOF], 2023).





En términos de impacto económico, el CIIT se proyecta como un motor de crecimiento no solo para México, sino para toda la región de América Latina. Con tiempos de conexión competitivos entre Estados Unidos, América del Sur, Asia y Europa, el corredor ofrece una alternativa eficiente al Canal de Panamá, lo que podría dinamizar el comercio mundial. Además, las inversiones en infraestructura portuaria y ferroviaria, que suman más de 35 mil millones de pesos entre 2021 y 2023, son solo el inicio de un proceso que pretende transformar la región en un hub logístico de relevancia global, como se establece en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) de los últimos años (Secretaría de Hacienda y Crédito Público [SHCP], 2023; 2022; 2021), y se programan para el 2024 otros 20 mil millones de pesos adicionales para concluir la obra.

Esto sin contar el resto de las inversiones que han tenido que ver con el proyecto directa e indirectamente, como programas de fomento a la cultura, turísticos y, por supuesto, los programas que se han desarrollado para el fomento del ordenamiento territorial y de planeación urbana en torno al CIIT que, en resumen suman, de las acciones, 27,912 apoyos en viviendas, con un monto de \$3,829 mil millones de pesos, beneficiando a 111,648 personas; 91 obras comunitarias con un monto de \$366.7 millones de pesos; 75 obras de mejoramien-

to urbano, \$2,367 millones de pesos, y 19 programas de desarrollo, con un monto de 20 millones de pesos, acumulando un total de 28,097 acciones, y \$6,582.7 millones de pesos, que involucran a 2.4 millones de personas (Gobierno de México, 2024).

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec no solo representa una apuesta por la modernización de la infraestructura mexicana, sino que es un símbolo de la capacidad del Estado para guiar el desarrollo en un mundo cada vez más multipolar. Al enfocar los esfuerzos en una región históricamente rezagada, el CIIT podría convertirse en un modelo de desarrollo regional sostenible e inclusivo, con implicaciones que trascienden las fronteras de México, y que podrían redefinir las dinámicas del comercio y el crecimiento económico en las próximas décadas, marcando un límite de transición hacia la construcción de una posible transformación.

## Metodología

Este estudio se desarrolló mediante un enfoque cualitativo orientado al análisis crítico del modelo de industrialización y de las políticas públicas de ordenamiento territorial en México, con especial atención a las transformaciones geopolíticas y al papel del Estado en la estructuración del desarrollo regional y local. La

investigación se estructuró en tres fases metodológicas interrelacionadas: revisión teórica y contextual, recopilación de información empírica y análisis crítico. En una primera fase, se realizó una revisión documental y teórica, con el objetivo de construir un marco categorial y conceptual propio. Se analizaron obras fundamentales de la economía política urbana y territorial, entre ellas las de Gustavo Garza, Henri Lefebvre, Alain Lipietz y David Harvey, que abordan desde una perspectiva crítica y marxista la producción del espacio, el desarrollo desigual y la articulación entre el capital y el territorio. Esta revisión teórica se complementó con literatura reciente sobre la reconfiguración geopolítica global, especialmente en torno a la declinación del orden unipolar estadounidense y el surgimiento de alianzas como los BRICS.

Además, se consultaron fuentes secundarias (académicas y periodísticas) que abordan la transformación de los modelos de industrialización en México, desde el porfiriato hasta los enfoques contemporáneos basados en la planificación estatal, incorporando también materiales visuales y mediáticos (videos, conferencias, ruedas de prensa) que contribuyen al análisis discursivo institucional.

La segunda fase consistió en la recopilación y análisis de información empírica relacionada con los

principales proyectos prioritarios impulsados por el Estado mexicano con énfasis en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). Para ello se analizaron fuentes oficiales provenientes de distintas dependencias federales (SEDATU, SHCP, SENER, CIIT), informes de avance, documentos de política territorial y datos de inversión pública hasta mediados de 2024. Asimismo, se realizaron entrevistas semiabiertas a funcionarios clave de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, quienes ofrecieron información sobre la implementación territorial del proyecto, así como sobre la participación comunitaria en los procesos de obra pública.

A partir de estos insumos, se evaluó el impacto territorial, económico y social de estos proyectos estratégicos, especialmente en regiones con rezago estructural, para entender cómo la planificación estatal busca articular desarrollo regional con inclusión social.

En la tercera fase, se llevó a cabo un análisis crítico y prospectivo, con base en una sistematización de las categorías teóricas y empíricas. Este análisis permitió identificar las continuidades y rupturas entre diferentes tipos de Estado en la historia reciente de México: el Estado liberal (orientado al capital extranjero y la exportación), el Estado benefactor de mediados del siglo

XX (intervencionista pero desarrollista y excluyente), el Estado neoliberal (privatizador y dependiente de flujos externos) y el Estado rector de la planeación, actualmente en construcción, que se perfila como actor estratégico para diseñar y ejecutar una política industrial y territorial con criterios de justicia social, equidad regional y soberanía económica.

Este enfoque permitió también distinguir entre megaproyectos promovidos por capital privado, generalmente orientados a la rentabilidad económica y con escasa redistribución de beneficios, y proyectos prioritarios impulsados por el Estado, cuyo propósito es el beneficio colectivo, la integración del territorio y el fortalecimiento del mercado interno. El análisis fue guiado por criterios de impacto redistributivo y generación de capacidades productivas nacionales.

En conjunto, esta metodología permite comprender los procesos actuales de transformación estructural en México, no como fenómenos aislados, sino como parte de una disputa más amplia por el sentido del desarrollo, la orientación de la política industrial y la capacidad del Estado para construir soberanía en un escenario global marcado por la incertidumbre y la transición hacia un orden multipolar.

## Transformación de ciudades mediante el fortalecimiento del mercado local y la participación comunitaria: el caso del CIIT

En este proyecto prioritario se resalta la generación de los Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIS), con los que se busca mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región con empleos formales. Extraído del informe generado el 18 de julio del 2024, se tienen los siguientes datos (Gobierno de México, 2024): la infraestructura ferroviaria ha logrado avances significativos, pues la línea Z, que conecta Coatzacoalcos con Salina Cruz, tiene el 98% de la vía liberada; la línea K, que va de Cd. Ixtepec a Suchiate, presenta un 99% de avance; y la línea FA, que conecta Palenque con Coatzacoalcos, ha alcanzado el 100% de avance.

Se han desarrollado infraestructuras clave, como puentes, obras de drenaje, rehabilitación de estaciones históricas, y la construcción de nuevas estaciones en puntos estratégicos. En Matías Romero se ha establecido un Centro Único de Despacho, talleres y un centro de capacitación, entre otras instalaciones. En una tercera etapa, se rehabilitaron 95 km de vía entre Coatzacoalcos y

Medias Aguas, se estabilizaron taludes, y se automatizaron señalizaciones. Además, se avanzó en el equipamiento del complejo Matías Romero, y en la creación de un tren suburbano en proceso de desarrollo. Entre diciembre de 2023 y julio de 2024, se realizaron 171 viajes de pasajeros y 89 de carga, transportando 44,313 pasajeros y 109,665 toneladas de carga, respectivamente. Se están negociando convenios con empresas para incrementar la carga regional. También se proyecta una línea que unirá México con Guatemala, tanto para transporte de carga como de pasajeros, apoyando la rehabilitación de vías guatemaltecas. México, en respuesta a las condiciones geopolíticas actuales y la reactivación económica local, ha asumido un papel dual como país de tránsito y destino para migrantes, lo cual ha requerido medidas de seguridad y económicas para mejorar la oferta de empleo.

El proyecto ha generado 19 instrumentos de planeación a nivel regional, estatal, municipal y metropolitana, que incluyen 445 proyectos detonadores en 10 polos de desarrollo, impactando a más de 2.3 millones de personas, y con una inversión total de 2.3 millones de pesos. Estos programas son esenciales para planificar el crecimiento económico y urbano, delimitando reservas territoriales y protegiendo zonas no urbanizables. En todo este proceso, la participación comunitaria ha sido fundamental

con la creación de 91 obras comunitarias, 27,912 apoyos en vivienda, 75 obras de mejoramiento urbano, y 19 programas de planeación urbana y regional, beneficiando a 2.4 millones de personas en la zona de influencia del CIIT, con una inversión total de 6,582.7 millones de pesos.

### La participación de las comunidades en la configuración de las ciudades aledañas al CIIT

La implementación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) ha sido un ejemplo destacado de cómo la participación comunitaria puede transformar territorios y consolidar el derecho a la ciudad. Durante la conferencia de prensa del 18 de julio de 2024, la subsecretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SE-DATU), subrayó la importancia de este enfoque colaborativo, afirmando: “No familias afectadas, no comunidades afectadas, sino que se sumaron a este proyecto y transformaron su calidad de vida, tanto a nivel familiar como de la comunidad entera” (Gobierno de México, 2024). Para facilitar esta participación, se crearon los Comités de Obras Comunitarias (COC), que desde 2021 han sido clave en la gestión directa de recursos y la ejecución de obras. Estos comités, compuestos por cinco miembros elegidos democráticamente en asambleas, promueven la

paridad de género y la representación diversa. Su papel principal es gestionar los recursos asignados, desde la solicitud hasta la ejecución de los proyectos.

En la Línea Z del CIIT, se llevaron a cabo 135 reuniones para alcanzar consensos con las familias locales, siendo este tramo el más difícil en términos de negociación. En contraste, las líneas FA y K lograron un avance casi total en la liberación del derecho de vía. Las comunidades participaron activamente en la reubicación y construcción de viviendas, administrando los recursos y contratando mano de obra local, lo que reactivó la economía de la región. En algunos casos, la demanda de trabajadores superó la oferta local, resultando en la contratación de migrantes, y transformando ciudades en destinos de asentamiento.

En Oaxaca, aproximadamente el 85% de la población involucrada pertenecía a comunidades mixes bajos y zapotecas, con un 90% dedicados a la agricultura. Los COC reflejaron una participación femenina significativa, con un 60% de mujeres liderando los comités, y un 40% participando activamente en decisiones. Además, alrededor del 70% de los participantes eran menores de 50 años, lo que indica una fuerte presencia de población en edad productiva. Los recursos asignados, que alcanzaron hasta 5 millones de pesos por proyecto,

empoderaron a los habitantes al involucrarlos directamente en la toma de decisiones y en la gestión de las obras, fortaleciendo el sentido de pertenencia y orgullo por las mejoras realizadas. En efecto, el proceso enfrentó desafíos, como limitaciones de recursos, procedimientos administrativos confusos y barreras lingüísticas en comunidades indígenas como Matías Romero y San Juan Ichicovi. Estos problemas se mitigaron mediante la colaboración con el Instituto Nacional de los Pueblos Indígenas (INPI). Además, las condiciones climáticas adversas generaron retrasos y costos adicionales. La transparencia y el diálogo directo con las comunidades fueron cruciales para superar intentos de manipulación por parte de algunas organizaciones civiles.

Estos desafíos subrayan la importancia de una planificación precisa y un diagnóstico integral antes de la implementación de proyectos de gran escala. Los funcionarios han destacado que la participación comunitaria no solo mejora la calidad de vida, sino que también fomenta la inclusión, la democracia participativa y el fortalecimiento del mercado local. Es esencial que futuros proyectos continúen y amplíen este modelo, incorporando vínculos intersectoriales para promover el desarrollo de habilidades técnicas y actividades culturales y económicas locales.



Mantener y expandir los COC asegurará un desarrollo urbano inclusivo y equitativo, reflejando las aspiraciones y necesidades de todas las comunidades involucradas.

## Resultados de las acciones

Marx, en su *Crítica al Programa de Gotha*, expresó una visión de una sociedad superior con el lema: “De cada cual, según sus capacidades; a cada cual, según sus necesidades” (Marx, 1875, p. 19). Este principio refleja la aspiración hacia una economía autosuficiente y soberana, donde las decisiones sobre producción, distribución y consumo se toman internamente, sin imposiciones externas que prioricen sus capacidades y necesidades, lo que marcaría un límite de transformación. Para alcanzar esta autonomía, un país debe anticipar el desarrollo interno de sus capacidades productivas, invirtiendo en educación, tecnología e infraestructura. Esta independencia también implica liberarse de la dependencia del capital internacional y de las relaciones de intercambio desiguales que perpetúan la explotación de recursos nacionales.

A diferencia de los megaproyectos impulsados por el capital, los proyectos públicos financiados por el Estado con orientación hacia el beneficio colectivo pueden transformar la configuración urbana. Al ser desarrollados

con un enfoque redistributivo y participativo, estos proyectos generan dinámicas diferentes en las ciudades intervenidas. La participación activa de las comunidades en estos procesos refuerza esta diferencia. Hasta ahora, los resultados visibles se han limitado a la inversión pública en grandes proyectos como el tren y la infraestructura asociada. Además, los Polos del Desarrollo para el Bienestar (PODEBI) se enfocan en diez proyectos a lo largo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), y en iniciativas locales de MiPyMes y comunidades originarias.

La administración actual se ha enfocado en fortalecer el mercado interno mediante inversiones públicas en infraestructura. Esta estrategia ha dado frutos, con un crecimiento económico del 3.1% en 2023, superando el promedio histórico por tercer año consecutivo, y acumulando nueve trimestres de incrementos continuos (SHCP, 2023). Se crearon 1 millón 196 mil empleos nuevos, y se observó un incremento salarial real del 5.9%, resultado de reformas laborales. La inversión, que creció un 19.7% anual a octubre, y la Inversión Extranjera Directa (IED) alcanzaron un récord de 32,926 millones de dólares, posicionando a México en el cuarto lugar mundial en este rubro (SHCP, 2023). Estos datos reflejan una reactivación económica en el sur-sureste del país, históricamente rezagado. Según datos del INEGI,

estados como Tabasco, Oaxaca, Quintana Roo, Chiapas, Yucatán, Campeche y Veracruz, han mostrado un crecimiento promedio en los últimos cinco años.

Desde 2010 al 2018, especialmente Veracruz y Oaxaca, las dos entidades mayormente intervenidas con este proyecto, presentaban tasas de crecimiento menores al promedio nacional de manera consistente (a excepción del año 2013, en el que Oaxaca presentó un mayor crecimiento promedio del nacional (2.92% respecto 0.85 promedio nacional) (INEGI, 2024). En el informe regional emitido por el Banco de México, se identifica que la región sur ha visto una redinamización importante en industrias básicas y de refinación, impulsada por la construcción de infraestructura y la rehabilitación de plantas de refinación tanto con la planta de Salina Cruz, en Oaxaca, como por la de Minatitlán, en Veracruz, debido al avance en los trabajos de rehabilitación (Banco de México, 2024, enero-marzo).

La industria de la construcción en la región sur, ha sido relevante no solo para su redinamización sino la de todo el país, privilegiando la inversión pública en gran medida sobre la privada; y la privada, siendo dirigida hacia los proyectos que se han orientado por el gobierno federal, lo cual nos habla de la batuta que ha tomado el Estado en esta administración para reorientar al sur las

inversiones generales, por dos factores principalmente: por su rezago y abandono histórico, tanto como la reparación de una deuda histórica; y dos, porque la mayor parte de las inversiones privadas habían sido orientadas hacia la región norte, centro y centro-norte, en donde el mercado encontraba mayor rentabilidad (Banco de México, 2024).

Además, se ha observado una disminución en la desigualdad regional de ingresos entre 2018 y 2022, debido principalmente a una menor contribución de los ingresos por cada trabajador subordinado a la desigualdad. Esta caída fue más significativa en el sur, en comparación con otras regiones (Banco de México, 2024).

Este contexto muestra el papel crucial del Estado, y su autonomía para priorizar proyectos que fomenten el crecimiento económico basado en necesidades internas, en lugar de depender de políticas impuestas por organismos internacionales. La capacidad de planificar y desarrollar planes municipales, regionales y metropolitanos, permite una proyección estratégica del crecimiento urbano, adaptado a la vocación productiva y a las capacidades de cada territorio. Esto nos permitiría pensar en un proceso de transición (límite de transición), con apenas algunos elementos de avance en rubros definidos, sin llegar a considerarse un camino claro hacia la transformación,

pero identificando la posibilidad de un momento de cambio estructural por la posición de un Estado planificador y la toma de decisiones de las comunidades en la configuración del territorio, elementos que serían una distinción respecto a cambios coyunturales de sexenios anteriores.

## Retos para el avance hacia un límite de transformación

En el actual contexto de cambios geopolíticos, es fundamental reconocer el papel del Estado en la consolidación de las soberanías nacionales, el fortalecimiento del mercado interno y la promoción de la participación comunitaria, lo que podría conducir a la reconfiguración de las ciudades. Este proceso implicaría un crecimiento urbano más planificado y consensuado, respetando el patrimonio cultural y natural, y promoviendo el bienestar de las comunidades. Sin embargo, el camino hacia esta transformación es largo. Actualmente, solo 15 de los 79 municipios tienen Programas Municipales de Desarrollo Urbano, y solo una de las cuatro zonas metropolitanas impactadas cuenta con un Programa de Desarrollo Metropolitano.

El reto principal es poner en marcha los proyectos del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT)

antes de que la inversión pública disminuya o desaparezca (Banco de México, 2024, enero-marzo). La absorción de empleo, que había aumentado con la inversión pública, ha disminuido, subrayando la necesidad de que los proyectos en los polos de desarrollo generen empleos formales con buenas condiciones laborales. Es crucial también fomentar proyectos productivos locales, autogestivos y autoorganizados, respaldados por los tres niveles de gobierno.

La participación de la mujer sigue siendo menor, en comparación con la de los hombres, especialmente en la industria de la construcción, dominada por hombres (Banco de México, 2024, enero-marzo). No obstante, es necesario impulsar emprendimientos locales donde las mujeres suelen liderar, especialmente en la región sur, que también presenta una alta tasa de informalidad laboral (Banco de México, 2024, enero-marzo), aunque el salario nominal ha crecido desde 2020.

Además, es fundamental regular las actividades especulativas para evitar la gentrificación y las prácticas extractivistas en las zonas intervenidas por los PO-DEBIs. Se debe fortalecer la democracia participativa, mejorando los procesos y promoviendo mecanismos más claros, involucrando a las comunidades en la toma de decisiones sobre su territorio y economía, lo que



permitirá una vigilancia efectiva, y garantizará que las actividades productivas beneficien tanto a las poblaciones locales como al país en general.

No obstante, el fortalecimiento del Estado, el mercado interno y la participación comunitaria pueden distraer del objetivo principal: la transformación de las relaciones sociales de producción capitalistas. Estos mecanismos, que mitigan la precarización, pueden prolongar la vida del capitalismo, permitiendo su continuidad bajo nuevas formas, cayendo en lo que denominamos un límite falso. En este contexto, la decadencia de la hegemonía de Estados Unidos refleja una crisis civilizatoria derivada del capitalismo moderno, lo que ha llevado al país a crisis económicas, ambientales, políticas y sociales internas. Ello nos obliga a pensar en una transformación profunda.

El futuro de México, en el siglo XXI, dependerá de la evolución de la economía y la distribución de la población en los espacios nacional, regional y urbano. Sobre todo, dependerá de la capacidad gubernamental para formular planes económicos espaciales realistas que promuevan la dinámica de las grandes urbes en un marco de equidad para los sectores mayoritarios de la sociedad (Garza, 2010, p. 28). Lefebvre señala que “El derecho a la ciudad no es simplemente una demanda por mayor acceso a los recursos urbanos existentes bajo el

capitalismo, sino una demanda para trascender la ciudad capitalista existente y cultivar una urbanidad que pueda crecer y expandirse”. La ciudad, aunque es el contexto en que el capitalismo industrial se desarrolló, también contiene las semillas de su destrucción. En ella se están gestando los comienzos de una sociedad alternativa más allá del capitalismo (Lefebvre, 1972).

Así, la ciudad moderna capitalista es un espacio ideal para la reproducción del capitalismo, pero también para su transición. En la vida cotidiana se esbozan las verdaderas creaciones humanas, estilos y formas de vida que unen a las personas como humanos, lo que podría ser el inicio de nuevos horizontes civilizatorios.

La dialéctica nos permite analizar si los procesos actuales, en este contexto de transformación estructural y reconfiguración geopolítica hacia un mundo multipolar, no exento de tensiones, pueden abrir la posibilidad para que México avance hacia una mayor soberanía e independencia económica. Estos elementos resultan fundamentales para transformar las relaciones sociales de producción y modificar los patrones de acumulación capitalista que históricamente han profundizado la desigualdad y la dependencia estructural.

## Conclusiones

La investigación sobre el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), demuestra que la participación de las comunidades y el fortalecimiento del mercado interno pueden ser herramientas poderosas para transformar territorios y mejorar la calidad de vida. Los Comités de Obras Comunitarias (COC) han permitido a los habitantes gestionar directamente los recursos y obras, logrando resultados significativos en reactivación económica y cohesión social, especialmente en regiones históricamente marginadas, como Oaxaca y Veracruz. Económicamente, la inversión pública ha impulsado un crecimiento notable, con cifras que destacan un aumento del 3.1% en la economía mexicana, y la creación de más de un millón de empleos en 2023 (SHCP, 2023). Este modelo de desarrollo, basado en la colaboración entre el Estado y las comunidades, no solo ha reactivado economías locales, sino que también ha promovido una mayor igualdad y participación ciudadana.

En un mundo cada vez más multipolar, donde la soberanía nacional y el fortalecimiento del mercado local toman relevancia, este enfoque apunta hacia nuevos horizontes civilizatorios. La combinación de un Estado que prioriza las necesidades internas, junto con la participación de las comunidades, abre la puerta a un desarrollo más

justo, sostenible e inclusivo. Este modelo no solo permite una redistribución equitativa de la riqueza, sino que también potencia la creación de un futuro donde el bienestar colectivo y la autonomía local sean pilares fundamentales de un nuevo orden global.

Es fundamental, desde una perspectiva dialéctica, evaluar si las estrategias adoptadas permitirán una verdadera transformación en el corto y mediano plazo, o si corren el riesgo de quedar reducidas a un mero paliativo o límite falso o de continuidad. Esta posibilidad depende, en gran medida, de que el proceso esté acompañado por una participación activa, crítica e informada de las comunidades, con capacidad real de incidir en la toma de decisiones. Para ello, se requiere un Estado que no solo promueva dicha participación, sino que ejerza una rectoría efectiva en la planificación y orientación de la economía nacional, especialmente ante los profundos cambios geopolíticos que hoy redefinen el escenario global.



- Aalbers, M. (2021). El estado de vivienda en la era de la financiarización. En J. O. Gasca Zamora, *La ciudad en la era de la financiarización. Una geografía desde las inversiones inmobiliarias* (pp. 13-36). Ciudad de México: UNAM.
- Alonso, W. (1964). *Location and Land Use. Toward a General Theory of Land Rent*. Cambridge: Harward University Press. <http://dx.doi.org/10.4159/harvard.9780674730854>
- Arcudia Hernández, C. E. (2020). Neoliberalismo y derecho económico: la privatización de las empresas estatales en México 1982-2000. *Nóesis. Revista de Ciencias Sociales*.
- Banco de México. (2024, enero-marzo). *Reporte sobre las economías regionales*. Ciudad de México: Banxico.
- Coulomb, R. (2010). Evolución reciente y situación actual del derecho a la vivienda. En G. Garza, y M. Shteingart, *Los grandes problemas de México. Desarrollo Urbano y Regional* (pp. 551-584). Ciudad de México: El Colegio de México.
- Dabat, A. (2022). *El Agotamiento del neoliberalismo. Hacia un mundo multipolar, inclusivo y sostenible*. Ciudad de México: Akal.
- De Gortari, E. (1979). *Introducción a la lógica dialéctica*. México: Grijalbo.
- Diario Oficial de la Federación (DOF/2023). (2023). *Programa de Ordenamiento Territorial de la Región del Istmo de Tehuantepec*. Ciudad de México.
- Garza, G. (2010). La transformación urbana de México, 1970-2020. En G. Garza, y M. Schteingart, *Los grandes problemas de México* (pp. 31-86). Ciudad de México: Colegio de México.
- Garza, G. (2013). *Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción*. Ciudad De México: El Colegio de México.
- Gobierno de México. (06 de julio de 2021). *Consulta la cuenta pública 2020*. Recuperado el 20 de julio de 2024, de Tomo VII Sector Paraestatal: <https://www.gob.mx/ciit/documentos/consulta-la-cuenta-publica-2020>
- Gobierno de México. (16 de octubre de 2023). *Marina informa avances del CIIT*. Recuperado el 20 de junio de 2024, de Comunicado de prensa No. 116/2023: <https://www.gob.mx/semar/prensa/marina-informa-avances-del-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec?idiom=es>
- Gobierno de México. (18 de julio de 2024). *Conferencia matutina*. Recuperado el 18 de julio de 2024, de <https://www.gob.mx/presidencia/es/articulos/version-estenografica-conferencia-de-prensa-del-presidente-andres-manuel-lopez-obrador-del-18-de-julio-de-2024>
- Gobierno de México. (20 de junio de 2024). *Marina*. Recuperado el 20 de junio de 2024, de CIIT: <https://www.gob.mx/ciit/que-hacemos>.
- INEGI. (2020). Encuesta Nacional de Vivienda (ENVI) 2020. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <https://www.inegi.org.mx/programas/envi/2020/>
- INEGI. (25 de agosto de 2024). *SNIEG*. Recuperado el 25 de agosto de 2024, de Catálogo Nacional de Indicadores: (<https://www.snieg.mx/cni/escenario.aspx?ind=6207138639&gen=15729&d=n&idOrden=1.1>)
- Internacional Labour Organization. (18 de julio de 2024). *The leading source of labour statistics*. Recuperado el 18 de julio de 2024, de <https://ilostat.ilo.org/search/?q=china>
- Lefebvre, H. (1972). *Espacio y Política*. París: Península.
- Lipietz, A. (1977). *El capital y su espacio*. De México: Siglo XXI.
- Marx K. (1875). *Crítica al programa de Gotha*. Aleph. Marxists Internet Archive. <https://www.marxists.org/espanol/m-e/1870s/gotha/critica-al-programa-de-gotha.htm>
- Marx, K. (1975). *El capital. Tomo I: Crítica de la economía política* (ed. española). Fondo de Cultura Económica. [https://biblioteca.ciesas.edu.mx/wp-content/uploads/2024/01/Marx\\_El-capital\\_Tomo-1\\_Vol-1.pdf](https://biblioteca.ciesas.edu.mx/wp-content/uploads/2024/01/Marx_El-capital_Tomo-1_Vol-1.pdf)
- Mingüer Cestelos, B. C. (2020). La naturaleza como categoría límite del capital: elementos para el tránsito

## Referencias

to de las relaciones sociales de producción. En: <https://ru.dgb.unam.mx/items/e171a05e-fd48-48d2-b33c-c7fbf47300fa>

Sánchez Almánza, A. (2016). Sistema de Ciudades y redes urbanas en los modelos económicos de México. *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, 7-34.

Sassen, S. (13 de 06 de 2019). *Global Cities and their discontents: Saskia Sassen and Teresa Caldeira in Conversation*. Recuperado el 18 de agosto de 2024, de Public Books: <https://www.public-books.org/global-cities-and-their-discontents-saskia-sassen-and-teresa>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2021). Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2022. Gobierno de México. [https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/aVbnZ-ty0/PEF2022/kgp8l9cM/docs/20/r20\\_afpe.pdf](https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/aVbnZ-ty0/PEF2022/kgp8l9cM/docs/20/r20_afpe.pdf)

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2022). Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2023. Gobierno de México. [https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/atbn-Zdy0/PEF2023/ktp8ldcM/docs/43/r43\\_afpe.pdf](https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/atbn-Zdy0/PEF2023/ktp8ldcM/docs/43/r43_afpe.pdf)

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2023). Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2024. Gobierno de México. [https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/btrn-Zkyc/PEF2024/rpdngkxq/docs/25/r25\\_afpe25.pdf](https://www.pef.hacienda.gob.mx/work/models/btrn-Zkyc/PEF2024/rpdngkxq/docs/25/r25_afpe25.pdf)

SHCP. (2023). *Informes sobre la Situación Económica, las Finanzas y la Deuda Pública al cuarto trimestre de 2023*. Ciudad de México: SHCP.

Silva Herzog, J. (1986). *Porfirismo y neoporfirismo*. Secretaría técnica y Académica. IIEc, UNAM, 8-9.

Statista. (2024, 5 de febrero). *Los BRICS amplían su presencia en el hemisferio sur*. Recuperado el 20 de julio de 2024 de <https://es.statista.com/grafico/30676/paises-miembros-del-g7-y-brics/>

US. Department of Labor. (18 de junio de 2024). Minimum Wage. Recuperado el 18 de junio de 2024, de

<https://www.dol.gov/general/topic/wages/minimumwage>

Von Thünen, J. H. (1826). *The isolated state* (C. M. Wartenberg, Ed. y Trad.). Pergamon Press. En :<https://archive.org/details/isolatedstateeng0000thun>

## Referencias

# La ciudad de los 15 minutos y el acceso **alimentario.**

Perspectivas críticas desde las  
ciudades  
**latinoamericanas**

Ana Zazo Moratalla <sup>1</sup>

Universidad Rey Juan Carlos, Escuela de Ingeniería de Fuenlabrada,  
Madrid, España.

Alejandro Orellana McBride <sup>2</sup>

Universidad de La Serena, Facultad de Ingeniería, La Serena, Chile.

15 minutes city and food access. Critical perspectives from  
Latin American cities

| 03





1 Profesora ayudante doctora de la Universidad Rey Juan Carlos, doctora en Periferias, Vitalidad y Sostenibilidad Urbana, máster en Planificación Urbana y Territorial y Arquitecta, Universidad Politécnica de Madrid.

Correo: [ana.zazo@urjc.es](mailto:ana.zazo@urjc.es)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1912-9448>

2 Profesor asociado del Departamento de Arquitectura de la Universidad de La Serena, doctor en Arquitectura y Urbanismo, Universidad del Bío-Bío, y Arquitecto, Universidad de La Serena.

Correo: [aorellana@userena.cl](mailto:aorellana@userena.cl)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7346-6838>

# Resumen

El capítulo examina el concepto de la “ciudad de 15 minutos” en el contexto latinoamericano, centrándose en la seguridad alimentaria y el acceso a los alimentos saludables. Así mismo, sostiene que existe una transición hacia un mundo multipolar, donde la hegemonía de una única potencia es desafiada por nuevos actores globales, que ofrece a los Estados la oportunidad de fortalecer su soberanía y desarrollar políticas que respondan mejor a las necesidades de sus comunidades. A diferencia de las ciudades europeas, las latinoamericanas enfrentan otros desafíos, como la falta de gestión pública y un crecimiento urbano que genera segregación. Se analizan casos, en Concepción y La Serena-Coquimbo, Chile, donde las restricciones durante la pandemia afectaron el acceso a ferias libres, esenciales para obtener alimentos frescos, especialmente en áreas de vivienda social. Esto llevó a una dependencia de supermercados lejanos y costosos, exacerbando las desigualdades socioeconómicas. Se concluye que la resiliencia alimentaria está vinculada a estas disparidades, y se proponen lineamientos para políticas alimentarias urbanas que busquen no solo la proximidad, sino también la resiliencia en el acceso a alimentos saludables, adaptando el modelo de la ciudad de 15 minutos a las realidades locales.

Palabras clave: seguridad alimentaria, resiliencia, crecimiento urbano.

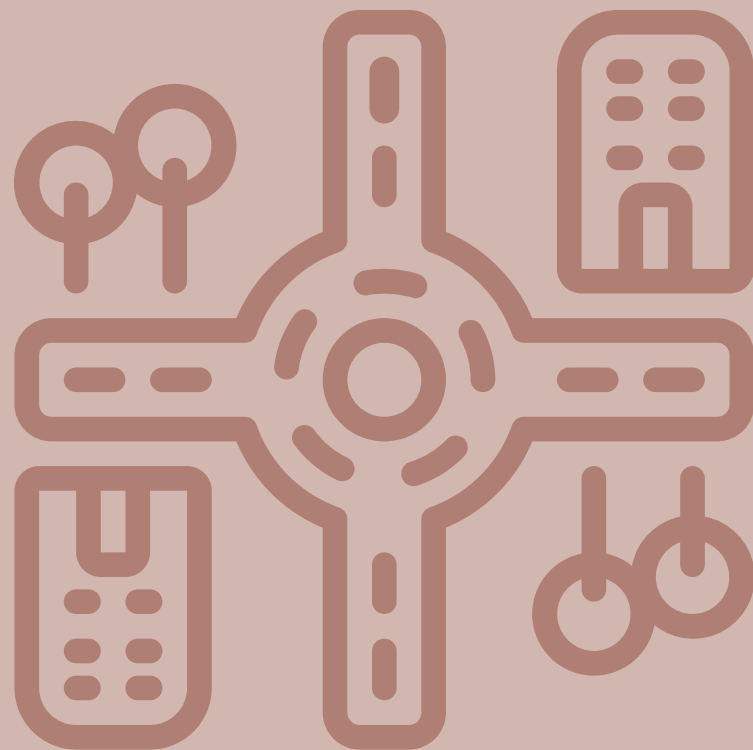
# Abstract

The chapter examines the concept of the “15-minute city” in the Latin American context, focusing on food security and access to healthy food. It argues that there is a transition towards a multipolar world, where the hegemony of a single power is challenged by new global actors, offering States the opportunity to strengthen their sovereignty and develop policies that better respond to the needs of their communities. Unlike European cities, Latin American cities face challenges such as a lack of public management and urban growth that generates segregation. Cases are analyzed in Concepción and La Serena-Coquimbo, Chile, where restrictions during the pandemic affected access to open markets, essential for obtaining fresh food, especially in social housing areas. This led to a dependence on distant and expensive supermarkets, exacerbating socioeconomic inequalities. It is concluded that food resilience is linked to these disparities and proposes guidelines for urban food policies that seek not only proximity, but also resilience in access to healthy foods, adapting the 15-minute city model to local realities.

Keywords: food security, resilience, urban growth.

La ciudad de 15 minutos se ha adoptado como un paradigma global pospandemia en torno al cual se busca centrar la planificación urbana de proximidad (Lamiquiz et al., 2022; Moreno et al., 2021), promoviendo la descentralización urbana y la autonomía barrial en diversas dimensiones. Desde su planteamiento, inicialmente para París, han emergido muchas propuestas de transferencia a otras ciudades de diversos continentes y latitudes que buscan la hiperproximidad como solución para la calidad de vida (Moreno, 2020). Sin embargo, cuando un concepto como el de la ciudad de los 15 minutos emerge para una ciudad diversa y vital, y se propone su transferencia a un contexto en el que la producción de la ciudad sigue lógicas muy diferentes a las europeas, la adecuada transferibilidad dependerá de un adecuado conocimiento contextual, así como de la revisión de los conceptos que se pretenden exportar para ajustarlos a la realidad.

En relación con el conocimiento contextual, y para el caso latinoamericano en concreto, que se caracteriza por la inexistencia de una adecuada gestión pública, el crecimiento urbano implica la construcción de zonas de viviendas poco o nada equipadas, con un alto nivel de segregación espacial (Hidalgo et al., 2008). Complementariamente, a pesar de que en general las ciudades poseen un alto nivel de conectividad intraurbana debido a la existencia de transporte público, este suele ser





de mala calidad, con alta inseguridad y sin una gestión integrada que permita realizar commuting<sup>1</sup>, (Núñez, et al., 2022). Esta realidad posiciona a la escala de barrio, en Latinoamérica, como la escala central donde las necesidades básicas deberían ser satisfechas, y en la que las políticas públicas deberían volcarse para promover la calidad de vida y vitalidad urbana. Entre la diversidad de servicios que la ciudad de los 15 minutos debe satisfacer, se encuentra el acceso a alimentación saludable de proximidad. Sin embargo, mientras que en Europa y en otros ámbitos las discusiones se centran en la accesibilidad o inaccesibilidad mediante un umbral de 1,000 metros, en el contexto latinoamericano se plantea necesario ampliar el concepto de acceso alimentario al de seguridad alimentaria promovido por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). De esta forma, se debe asegurar que todas las personas tengan, en todo momento, disponibilidad, acceso físico, social y económico, a alimentos suficientes, inocuos y nutritivos que satisfagan sus necesidades energéticas diarias y sus preferencias alimentarias para llevar una vida activa y saludable (FAO, 1996). Por tanto, la seguridad alimentaria urbana implica, no solo proporcionar disponibilidad y accesibilidad espacial, sino también la accesibilidad económica

1 El término *commuting* se refiere a desplazamientos sistemáticos por motivos laborales que deslocalizan la residencia del resto de funciones, sustentado habitualmente por sistemas de transporte integrado de escala metropolitana y multimodal.

y estabilidad en el tiempo frente a desastres sociales o naturales para las personas, así como abordar los desertos y los pantanos alimentarios de la política pública y la planificación urbana (Zazo y Orellana, 2024a).

Este capítulo desarrolla una mirada crítica al concepto de la ciudad de los 15 minutos, desde la perspectiva del derecho a un acceso a la alimentación saludable en la ciudad latinoamericana, basado en una línea de investigación levantada en los últimos 4 años mediante el estudio empírico del funcionamiento del sistema alimentario en dos áreas metropolitanas en Chile. El propósito es proponer lineamientos para una política alimentaria urbana, que apunte no solo a una ciudad de 15 minutos, sino a una ciudad resiliente desde la dimensión alimentaria en el contexto latinoamericano.

## Metodología

Se presentan una síntesis y conclusiones de diversos estudios realizados en dos sistemas metropolitanos de Chile: Área Metropolitana de Concepción y la Conurbación La Serena—Coquimbo (CLC), ambos casos son de escala intermedia, y están localizados en la costa del Océano Pacífico. El Área Metropolitana de Concepción está ubicada a 500 kilómetros al sur de la capital de Chile, Santiago; está compuesta por 11 municipios, y

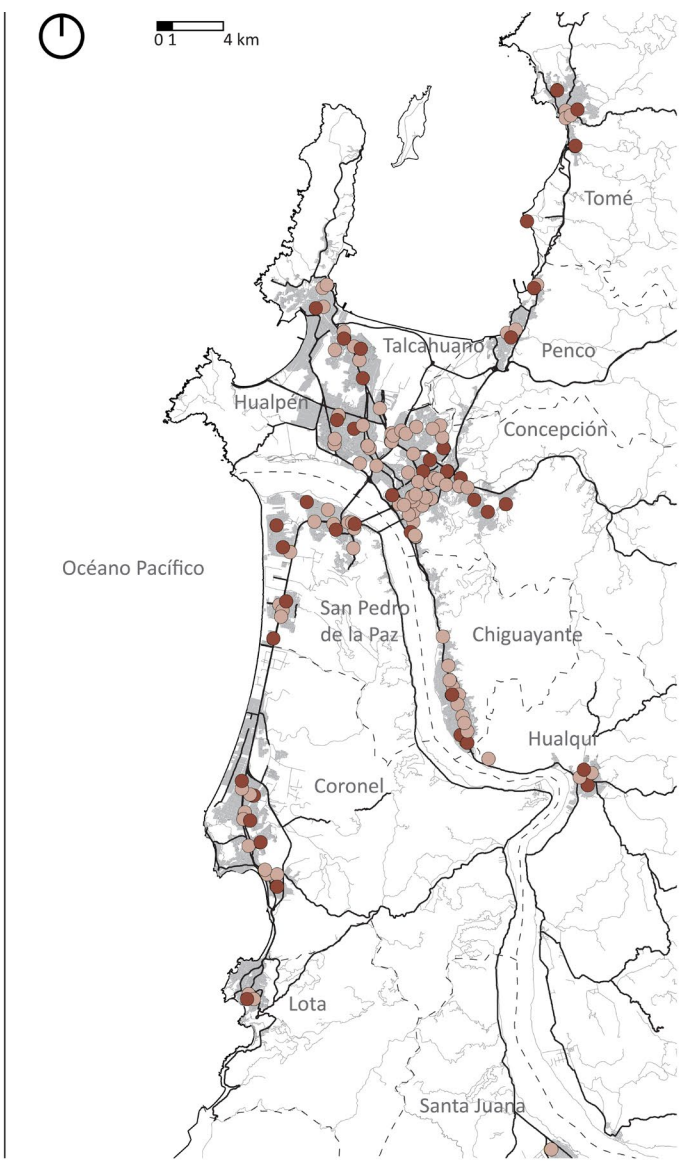
tiene una población de 985,034 habitantes (INE, 2017). Su proceso de metropolización se inició a partir de la industrialización de mediados del siglo XX, y presenta un crecimiento tentacular desde los municipios centrales hacia cuatro municipios periféricos, desarrollando cuatro corredores de expansión metropolitana.

Por su parte, la Conurbación La Serena-Coquimbo se ubica a 470 kilómetros al norte de Santiago, está compuesta por 2 municipios, y tiene una población de 448,784 (INE, 2017). Su estructura urbana es más compacta que el Área Metropolitana de Concepción, y su proceso de metropolización se desarrolló a finales del siglo XX en un contexto de economía neoliberal. En los casos de estudio se catastraron los supermercados y las ferias libres, tomando como base los datos publicados por la Confederación Gremial Nacional de Organizaciones de Ferias Libres (ASOF-CG), registros de patentes municipales e información publicada en línea por las cadenas de supermercados. El catastro fue complementado y validado con observaciones en terreno (Figura 1).

El primer estudio que se desarrolló tuvo por objetivo determinar la cobertura de acceso de cada sistema alimentario, y las relaciones que se establecen en estas coberturas. Para ello, se construyó un sistema de información geográfica en el que se mapeó el catastro

realizado, y se calcularon las coberturas utilizando ESRI ArcGIS Network Analysis. Las coberturas, o áreas de servicio según la terminología de accesibilidad, se calcularon para cada punto de acceso (supermercado o feria libre), y se consideró una distancia caminable de 15 minutos, que se tradujo en 1,000 metros. Esto permitió analizar los patrones de acceso, las áreas a las que daban cada sistema juntos y por separado, y las áreas urbanas que no tenían acceso a ninguno de los sistemas, también denominadas desiertos alimentarios. En un segundo estudio, las capas de área de servicio de supermercados y ferias libres se cruzaron con la capa de manzanas urbanas, para determinar las manzanas que están ubicadas dentro de ellas, y así se pudo establecer la cantidad de hogares con acceso alimentario a 15 minutos caminando, y sus características socioeconómicas.

En un tercer estudio, se buscó calcular la distancia a la que se encuentran las manzanas urbanas del punto de acceso alimentario más cercano. Esta distancia se calculó con de ESRI ArcGIS, identificando la ruta más cercana, desde el centroide de cada manzana al supermercado o feria libre más próximos. Así, se pudieron determinar gradientes de acceso alimentario, y caracterizar los desiertos alimentarios. El cuarto estudio profundizó en el análisis del acceso, al considerar el carácter temporal de las ferias libres (Zazo y Orellana, 2024a). Para



### Simbología

- Vialidad Estructurante Intercomunal
- Límite Comunal
- Trama Urbana
- Manzanas Urbanas

- Ferias libres
- Supermercados

Figura 1. Presentación de los casos de estudio. Área Metropolitana de Concepción (izquierda) y Conurbación Serena-Coquimbo (derecha). Fuente: elaboración propia.

esto, se complementa el catastro realizado inicialmente con información de los días de funcionamiento de cada punto de acceso. Posteriormente, se mapean las áreas de servicio de los dos sistemas alimentarios, y se calculó la cantidad de hogares con cobertura para cada día de la semana. Esto permitió identificar el efecto de la temporalidad del acceso y la existencia de desiertos alimentarios intermitentes.

Los resultados y conclusiones de cada uno de estos estudios permitieron construir un panorama general del acceso alimentario en las ciudades chilenas, mismo que se aplica en este capítulo para evaluar las dimensiones de la seguridad alimentaria de acuerdo con lo establecido por la definición de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura para América Latina (Figura 2).



Figura 2. Diagrama metodológico del capítulo. Fuente: elaboración propia.

Los resultados presentan, en primer lugar, una caracterización de los sistemas alimentarios en Chile para comprender de qué modo se provee mayoritariamente el acceso alimentario en las ciudades chilenas (disponibilidad). A continuación, se utilizan los datos de distancia y cobertura, para analizar la proximidad de los puntos de acceso alimentario al lugar de residencia de los hogares (acceso espacial). En tercer lugar, se cuestiona la asequibilidad del acceso alimentario (acceso económico). Para ello, se analiza la cobertura de las ferias libres como sistema proveedor más económico de alimentos, y los datos socioeconómicos de la población. Finalmente, se evalúa la estabilidad del acceso alimentario (estabilidad temporal) con un doble análisis. Por un lado, se consideran las implicancias del carácter temporal de las ferias libres. Por otro, se genera la simulación del efecto de la clausura de las ferias libres en caso de cuarentena COVID-19 u otras situaciones de desastre.

## Análisis

Los sistemas alimentarios urbanos actuales están compuestos por diversos subsistemas alimentarios, lo que favorece su resiliencia (Chiffolleau et al., 2020). Sin embargo, la sostenibilidad y la justicia social y espacial son muy diversas, dependiendo de cómo se forma el sistema alimentario en su origen, la organización de la cadena

alimentaria y su distribución espacial en la ciudad. En el área urbana, cada uno de estos subsistemas está dirigido a un grupo o segmento de la población, lo que se refleja en la dimensión espacial y genera segregación alimentaria urbana. La distribución espacial del acceso a alimentos frescos y saludables en las ciudades del Sur Global es un tema poco explorado hasta ahora (Zhong et al., 2021). En Chile, el sistema alimentario que proporciona la seguridad alimentaria que abastece actualmente a las ciudades, está compuesto por dos subsistemas principales: mercados ambulantes y supermercados (Goldsmith y Rivera, 2023), que tienen diferentes expresiones espaciales y están dirigidos a diferentes segmentos de la población (Figura 3).



Figura 3. Sistema de abastecimiento convencional de las ciudades chilenas. Fuente: Zazo et al. (2023).

Las ferias libres abastecen el 70% de las frutas y verduras que se consumen en las ciudades intermedias, y al precio más asequible (Rojas et al., 2022), pero son efímeros por su frecuencia semanal. Los supermercados, por su parte, tienen un carácter permanente que ofrece una amplia variedad de productos, y que atrae a las personas a realizar una sola compra a un costo mayor. Además, ambas tienen lógicas de funcionamiento y localización diferente. Mientras que los supermercados operan con las lógicas del mercado en un contexto de baja regulación pública, las ferias libres funcionan con permisos municipales que tienen un carácter de excepción. Complementariamente al sistema predominante convencional, los almacenes de barrio no proporcionan acceso a alimentación saludable, ya que en términos generales no abastecen de una amplia oferta de alimentación saludable y, por el contrario, ofrecen una diversa forma de alimentación no saludable propiciando entornos que podrían calificarse de pantanos alimentarios (Zazo y Orellana., 2024a).

#### A. ¿Cuál es la proximidad espacial del acceso alimentario? Implicancias espaciales de la localización de los puntos de acceso

En la conurbación La Serena–Coquimbo (LSC) los sistemas alimentarios urbanos proporcionan acceso a 15

minutos al 65% de la superficie urbanizada. Mientras que los supermercados dan acceso de proximidad a un 48% de la superficie urbanizada, las ferias libres lo proveen a un 36%, teniendo un 19% de superficie urbanizada abastecimiento de ambos sistemas. Estos datos son ostensiblemente mayores que en el caso del Área Metropolitana de Concepción (AMC), donde los sistemas alimentarios urbanos proporcionan acceso solo al 51% de la superficie urbanizada. En este caso, los supermercados dan acceso a un 39%, y las ferias libres a un 32%, habiendo un 12% de área urbanizada abastecida por ambos sistemas. Estas diferencias cuantitativas se vinculan con los patrones de crecimiento metropolitano de ambos casos, que están relacionados directamente con el modelo de ciudad de cada una de ellas. En ese sentido, se evidencia que la compacidad de la conurbación LSC contribuye a una mayor cobertura general del sistema. Complementariamente, en ambos casos se evidencia que un porcentaje importante de la superficie urbanizada no tiene cobertura de los sistemas alimentarios, con un tercio (35%) en el caso de LSC, y la mitad (52%) en el caso del AMC.

Cuando el análisis se aplica a la cantidad de hogares y su distancia a los puntos de acceso, los números previos se equilibran ligeramente. En el caso de LSC, los hogares poseen una distancia media de acceso a alimentación



saludable de 795 m, siendo de 943 m en el AMC. El análisis del gradiente de acceso (Figura 4) revela que, en ambos casos, un cuarto de los hogares se localiza a una distancia óptima (<500 m), con un 23% en LSC y 27% en el AMC; dos tercios de los hogares tienen acceso próximo a alimentación saludable en ambas ciudades (0-1000 m), con un 68% en LSC y 66% en el AMC.

Del tercio que se encuentra cruzando el umbral de 1,000 metros, en LSC solo un 8% se encuentra a más de 1,500 m, mientras que en el AMC a esa distancia se encuentran un 14% de los hogares.

Estos datos cuantitativos revelan que existen áreas consolidadas en ambos casos de estudio y espacios de crecimiento disperso, diferenciales de acuerdo con su configuración espacial más compacta en LSC y más dispersa el AMC, lo que se vincula con mayores distancias al acceso alimentario. Sin perjuicio de lo anterior, se debe resaltar que este análisis espacial considera únicamente la distancia al punto de acceso más próximo, ya sea un supermercado o una feria libre, por lo que para poder entender de forma integral la seguridad alimentaria, se debe profundizar en las dos dimensiones: económica y temporal.

Conurbación La Serena - Conquimbo			Área Metropolitana de Concepción	
Distancia	Hogares	%	Hogares	%
0 - 500	54,422	23%	54,422	27%
500 - 1000	105,518	45%	105,518	39%
1000 - 1500	54,927	23%	54,927	19%
1500 - 2000	14,820	6%	14,820	7%
>2000	4,817	2%	4,817	7%
Total	234,504	100%	234,504	100%

Figura 4. Cantidad de hogares por rango de distancia al punto de acceso alimentario más cercano.  
Fuente: elaboración propia.

## B. ¿Cuál es la asequibilidad del acceso alimentario? Evaluando el alcance de las ferias libres a la población de menores recursos

El análisis de las distancias muestra la existencia de zonas periféricas urbanas con acceso caminable, pero con rangos superiores a los 15 minutos, y otras áreas donde el acceso depende únicamente del transporte motorizado. Cuando se analiza la dimensión socioeconómica desde una perspectiva espacial en el espacio metropolitano, se identifican dos fenómenos de segregación. Por un lado, el de auto segregación en zonas de concentración de hogares de altos ingresos y, por otro, el de segregación en zonas de concentración de viviendas sociales industrializadas y viviendas aspiracionales de clase media sin equipamientos comerciales. En cuanto a las tendencias vinculadas con el acceso a los subsistemas alimentarios, en general, los grupos de mayores ingresos muestran una mayor dependencia de los supermercados, mientras que los grupos de menores ingresos muestran una alta dependencia de las ferias libres.

En términos generales, una alta cantidad de población pertenece a los niveles socioeconómicos más bajos y, por tanto, acceden principalmente a alimentación saludable a través de las ferias libres, que es el sistema más económico. La cobertura espacial en un radio de

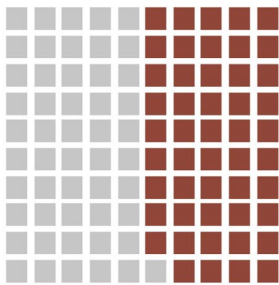
15 minutos, de este sistema alimentario, provee al 49% de los hogares de LSC, y al 45% del AMC. La proximidad espacial a ferias libres es directamente proporcional al nivel socioeconómico en ambos casos, oscilando desde un 19% del quintil más alto de ingresos, a un 66% al quintil más bajo en el caso de LSC, y desde un 20% a un 50% en el AMC (Figura 5). Estos números, ya de por sí críticos debido al número de hogares que no tiene acceso de proximidad al sistema alimentario más económico, deben ser analizados desde una perspectiva no estática, debido a que el acceso a las ferias libres no es constante en el tiempo y es altamente vulnerable.

## C. ¿Cuál es la estabilidad del acceso alimentario? Vulnerabilidad del sistema alimentario urbano

La estabilidad del sistema alimentario de las ferias libres es un asunto central para las ciudades chilenas, debido a la alta dependencia que de él tienen los hogares. El análisis estático no tiene en cuenta los cambios que se generan en el acceso alimentario por el carácter semanal de las ferias, o por fenómenos o desastres socio naturales que pueden afectar su continuidad debido a su carácter semi-informal. Por ello, es necesario analizar el impacto que esta discontinuidad genera en el acceso espacial y socioeconómico de los hogares. El análisis de estabilidad en el tiempo requiere estudiar dos facetas

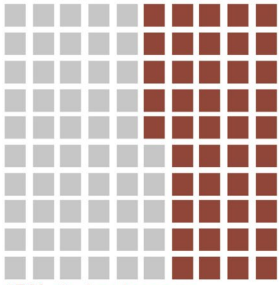


Conurbación  
La Serena-Coquimbo



49% de los hogares

Área Metropolitana  
de Concepción



45% de los hogares

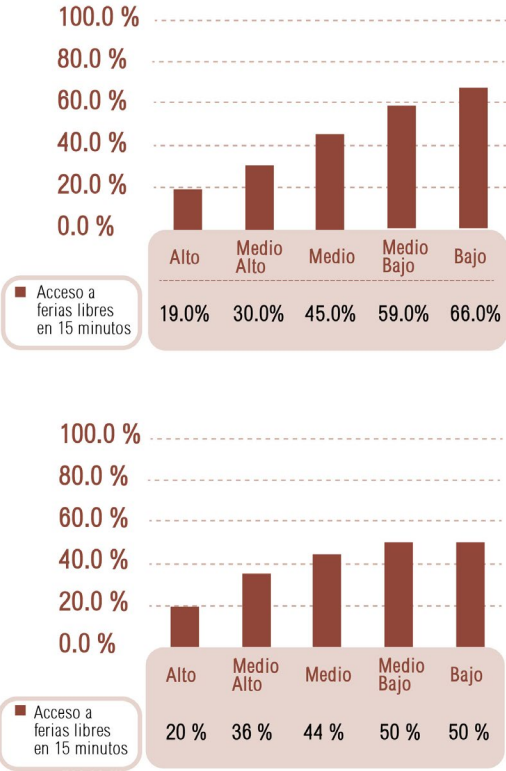


Figura 5. Porcentaje de cobertura a 15 minutos de las ferias libres en los casos de estudio. Fuente: elaboración propia.

del problema. La primera, la intermitencia del acceso a alimentación saludable a lo largo de la semana, debida al funcionamiento usualmente semanal de las ferias libres. Esto implica que algunas áreas, que dependen exclusivamente de las ferias libres, aumentan la distancia de acceso alimentario de manera importante y se transforman en desiertos alimentarios durante el resto de los días de la semana (Zazo y Orellana, 2024b). El análisis de cobertura temporal de las ferias libres realizado en el AMC muestra que, si se consideran las ferias libres a lo

largo de los días de la semana, el porcentaje de 45% de cobertura del cálculo estático disminuye drásticamente cada día, siendo el lunes el peor, con un 1% de hogares abastecidos, y el domingo el mejor, con un 16%. El promedio del acceso de los días de la semana del análisis dinámico es, tan solo, de un 10% (Figura 6), muy alejado del 45% del resultado estático.

La segunda faceta de la estabilidad es la de la vulnerabilidad del sistema de ferias libres en contextos de amenazas naturales o sociales, lo que apunta directamente al concepto de resiliencia alimentaria urbana. Durante la pandemia por COVID-19, en los casos de estudio se adoptaron restricciones al funcionamiento usual de las ferias libres: bloqueos a su funcionamiento, cambios de localización o disminución de sus tiempos de operación diaria. En algunos municipios del AMC incluso se llegó a suspender completamente el funcionamiento de las ferias libres por razones sanitarias. Estas medidas implican que la accesibilidad económica se redujera considerablemente, y en algunos casos desapareciera. Esto implicó que los hogares con acceso alimentario a menos de 15 minutos disminuyeran a menos de la mitad, debiendo adquirir los alimentos frescos en supermercados, con el mayor costo implicado. La simulación del escenario sin ferias libres en los casos de estudio, revela que la reducción

del acceso alimentario se produce en sectores urbanos con alta concentración de vivienda social, quedando las personas que viven en ellos dependientes de supermercados ubicados a distancias no caminables, de la venta minorista de alimentos no saludables, o de la venta informal.

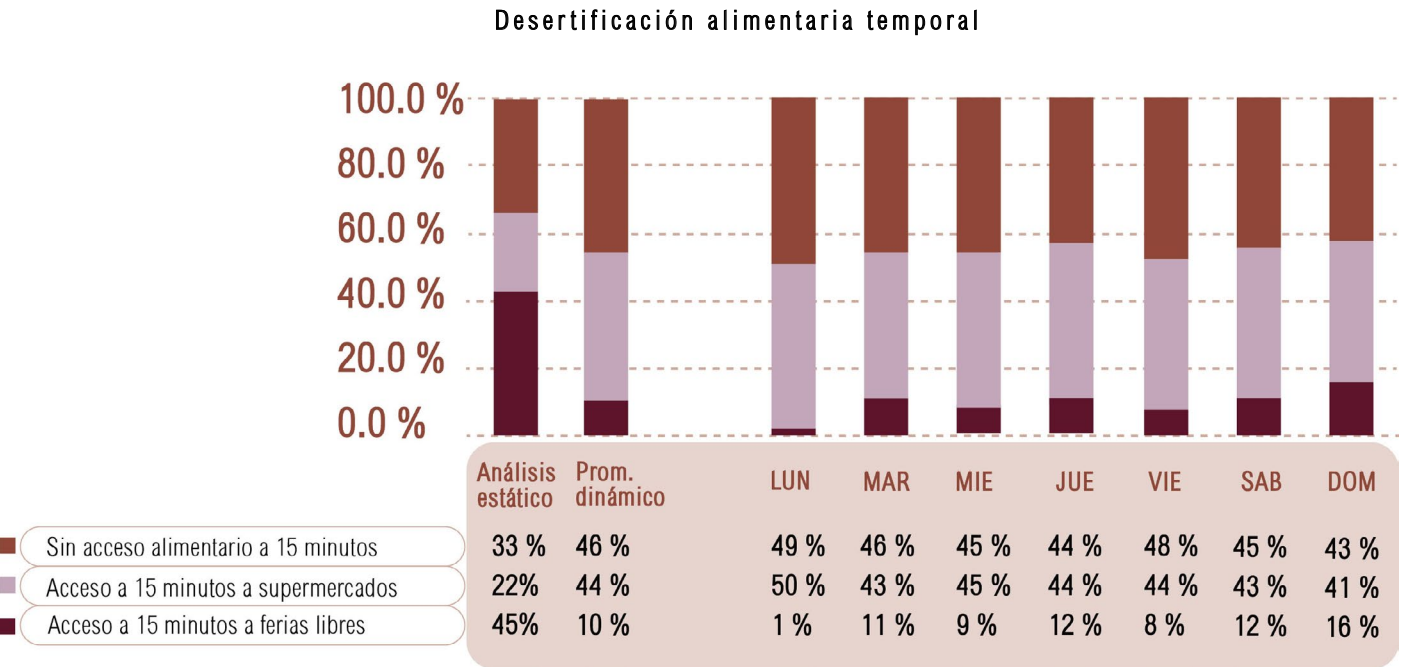


Figura 6. Variación del acceso a ferias libres a lo largo de la semana.  
Fuente: elaboración propia.

## Síntesis de resultados

Los resultados del estudio de los casos chilenos indican que el proceso de crecimiento metropolitano expansivo es un factor para considerar, al concebir la ciudad del barrio de 15 minutos en el contexto latinoamericano. Por otro lado, en los casos analizados la resiliencia alimentaria revela una expresión espacial directamente vinculada con las disparidades socioeconómicas, destacando áreas urbanas excluidas del acceso a los alimentos, y otras que no solo tienen acceso limitado a puntos de suministro de alimentos frescos, sino que también dependen en gran medida de la temporalidad de las ferias libres, lo que disminuye su resiliencia alimentaria.

Para finalizar este capítulo, se desarrollan tres ideas obtenidas del análisis del funcionamiento del acceso alimentario en los casos de estudio, para tener en cuenta al momento de pretender aplicar el concepto de la ciudad de 15 minutos, desarrollado en Europa, al contexto latinoamericano.

### La morfología importa

La alimentación de proximidad en la ciudad está directamente relacionada con la distribución espacial de sus puntos de acceso.

Estos conforman patrones de accesibilidad que se generan en función a cómo se combinan los sistemas alimentarios, que para el caso chileno son los supermercados y las ferias libres. Por ejemplo, en el AMC existen dos patrones claramente diferenciados, el de superposición y el de complementariedad. Este último, debido a la intermitencia de las ferias libres, es el que genera mayores condiciones de baja resiliencia y vulnerabilidad alimentaria. Tales patrones de acceso alimentario están directamente relacionados con las formas de desarrollo metropolitano de las ciudades latinoamericanas y, en concreto, con sus formas de segregación socioespacial.

Un último factor para considerar, característico del caso chileno, pero extrapolable a varios países del subcontinente, es la precaria gestión pública del crecimiento metropolitano, no impulsando el crecimiento de áreas equipadas, diversas, vitales y autoabastecidas alimentariamente.

### Potencialidades para la planificación

En un contexto neoliberal, en que el Estado cuenta con pocas herramientas para la planificación efectiva del desarrollo urbano en general, y muy escasas para impulsar infraestructuras alimentarias urbanas, es interesante la

oportunidad que ofrecen las ferias libres como actividades al límite de la informalidad, pero reguladas por los gobiernos municipales mediante ordenanzas locales.

Con el propósito de planificar una ciudad resiliente en el acceso alimentario, se puede hacer uso de las ferias libres como herramienta de planificación municipal para llegar a aquellos barrios periféricos donde actualmente no hay acceso de proximidad a alimentos, y donde no pueden atraer la instalación de otros sistemas alimentarios. Es fundamental, además, que a través del diseño urbano local se les otorgue lugar en la ciudad como parte de la infraestructura urbana alimentaria, con espacios públicos de usos comerciales temporales y equipamientos asociados.

En el caso de la localización de supermercados, las oportunidades son menores. Sin embargo, comprendiendo las lógicas de ubicación de estos espacios comerciales, se podrían anticipar sus espacios de localización, y crear condiciones que los atraigan a las zonas habitacionales.

Esto se vincula con una mayor comprensión de la relación entre estructura urbana y los patrones de localización de los puntos de acceso de los sistemas alimentarios, para así mejorar las sub-centralidades en los corredores urbanos.

## El riesgo del slogan

Finalmente, se plantea la reflexión sobre uno de los mayores riesgos a los que se expone la importación de la idea de la ciudad de los 15 minutos al contexto latinoamericano, especialmente si no se asume como una política pública que considera de antemano las condiciones contextuales de morfología, planificación, crecimiento urbano y, en este caso, del funcionamiento específico de los sistemas alimentarios.

El riesgo consiste en que el concepto de ciudad de 15 minutos sea banalizado y rentabilizado únicamente para operaciones inmobiliarias de alto nivel, que aprovechen el concepto para promocionar barrios exclusivos y otras iniciativas urbanas, cuya implementación implique el desarrollo de procesos de gentrificación.

## Conclusiones

Este capítulo ha explorado la aplicabilidad del concepto de la ciudad de 15 minutos en ciudades latinoamericanas desde la perspectiva del acceso alimentario con un enfoque basado en la seguridad alimentaria. Los hallazgos revelan que, si bien los datos de proximidad de los puntos de acceso alimentario son bastante auspiciosos, al profundizar en otras dimensiones de la seguridad

alimentaria aparecen complejidades que evidencian la vulnerabilidad de los sistemas alimentarios y las dificultades que se deben considerar al implementar políticas para mejorar indicadores de proximidad en las ciudades.

Desde una perspectiva teórica, estos resultados nos permiten comprender cómo se articulan sistemas alimentarios de naturaleza global con otros sistemas que tienen arraigo cultural en los territorios, generando relaciones espaciales, estrechamente vinculadas las tendencias de segregación socioespacial.

En el ámbito de las políticas públicas, los resultados nos muestran que la implementación de estrategias de desarrollo urbano en Latinoamérica, especialmente aquellas que son importadas desde el hemisferio norte, debe considerar las particularidades morfológicas, jurídicas y culturales de los territorios que se buscan desarrollar, para lograr efectivamente los objetivos de desarrollo sostenible y evitar la mercantilización de las políticas públicas.



- Chiffolleau, Y., Brit, A. C., Monnier, M., Akermann, G., Lenormand, M., y Saucède, F. (2020). Coexistence of supply chains in a city's food supply: A factor for resilience? *Review of Agricultural, Food and Environmental Studies*, 101, 391–414. <https://doi.org/10.1007/s41130-020-00120-0>
- FAO. (1996). *Informe de la Cumbre Mundial sobre la Alimentación*. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. <https://www.fao.org/4/w3548s/w3548s00.htm>
- Goldsmith, J., y Rivera, J. (2023). Espacios de obesidad: Explorando clústeres de obesidad infantil, segregación residencial y ambiente alimentario en el Área Metropolitana de Santiago, Chile. *Urbano*, 26(47), 110–123. <https://doi.org/10.22320/07183607.2023.26.47.09>
- Hidalgo, R., Borsdorf, A., Zunino, H., y Álvarez, L. (2008). Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria. En *Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999–2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*. Universidad de Barcelona. <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/434.htm>
- INE. (2017). *Resultados Censo 2017*. Instituto Nacional de Estadísticas. <http://resultados.censo2017.cl/>
- Lamíquiz Daudén, P., Carpio Pinedo, J., y Benito Moreno, M. (2022). Genealogía de la ciudad de 15 minutos: Aproximación a los conceptos. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 0(142), 29–39. <https://doi.org/10.20868/ciur.2022.142.4885>
- Moreno, C. (2020). *Livre blanc – Ville du quart d'heure*. <https://www.moreno-web.net/livre-blanc-ville-du-quart-dheure/>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., y Pratlong, F. (2021). Presentación de la “Ciudad de 15 minutos”: Sostenibilidad, resiliencia e identidad de lugar en las futuras ciudades pospandemia. *Ciudades Inteligentes*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Nuñez, F., Albornoz, E., León, J., y Zumelzu, A. (2022). Socially sustainable mobility: Strategic analysis to identify accessibility barriers. *Sustainable Cities and Society*, 76, 103420. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2021.103420>
- Rojas, C., Widener, M. J., Carrasco, J. A., Meneses, F., y Rodríguez, T. (2022). Accessibility indicators to fresh food: A quantitative insight from Concepción, Chile. *The Professional Geographer*, 75(3), 1–16. <https://doi.org/10.1080/00330124.2022.2094423>
- Zazo, A., y Orellana, A. (2024a). Desiertos y pantanos alimentarios, nuevos conceptos para la planificación urbana. *Urbano*, 04–07. <https://doi.org/10.22320/07183607.2023.26.48.00>
- Zazo, A., y Orellana, A. (2024b). Intermittent food deserts. Exploring the spatiotemporal dimension of the urban fresh food access in Chilean cities. *Habitat International*, 153, 103174. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2024.103174>
- Zazo, A., León, J., y Troncoso, I. (2023). *Estrategia de Sistemas Alimentarios Locales para el Área Metropolitana de Concepción*. Universidad del Bío-Bío.
- Zhong, Q., Wang, L., y Cui, S. (2021). Urban food systems: A bibliometric review from 1991 to 2020. *Foods*, 10(3), 662. <https://doi.org/10.3390/foods10030662>

## Referencias

# Las ciudades y los flujos digitales

Luz de Lourdes Cordero Gómez del Campo <sup>1</sup>  
Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura ESIA, Unidad Tecamachalco, México.

Luis Salinas Arreortua <sup>2</sup>  
Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México  
(UNAM), México.

Cities and digital flows

|04





1 Doctora en Geografía por la Universidad Nacional Autónoma de México. Actualmente en estancia posdoctoral en la Sección de Estudios de Posgrado de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura, Unidad Tecamachalco, del Instituto Politécnico Nacional. Correo: [lcorderog@ipn.mx](mailto:lcorderog@ipn.mx)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3045-7629>

2 Doctor en Geografía por la Universidad Nacional Autónoma de México. Actualmente es investigador titular "B" en el Instituto de Geografía, UNAM. Imparte cursos en el Posgrado en Geografía y Urbanismo de la UNAM. Correo: [lsalinas@igg.unam.mx](mailto:lsalinas@igg.unam.mx)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0983-3629>



# Resumen

A lo largo de este capítulo, se realiza un análisis inicial sobre las transformaciones que enfrentan las ciudades como nodos centrales en los ámbitos económicos, sociales y políticos, explorando la circulación de flujos globales de comercio, migración, procesos financieros y avances tecnológicos. En el primer apartado, identificamos diversas perspectivas desde las que se aborda el estudio del papel que juegan las ciudades como parte de un mundo globalizado y analizamos información relacionada con el movimiento de flujos globales. La segunda parte aborda cómo los flujos de capital y de comercio revelan una tendencia a desasociar las actividades económicas de ubicaciones geográficas específicas, gracias a los avances tecnológicos que permiten deslocalizar las actividades financieras y comerciales, y su influencia en la conformación y el rol que desempeñan las ciudades dentro de estos procesos. En la tercera parte, que comprende dos apartados, se explora cómo las redes digitales median flujos migratorios a través de aplicaciones (apps)<sup>1</sup> y del IoT<sup>2</sup>, permitiendo la difusión de información y coordinación a lo largo de ubicaciones geográficas dispersas, omitiendo las jerarquías urbanas tradicionales. Se explora también, brevemente, el papel que juegan en estos procesos los flujos de datos a través de las conexiones satelitales que permiten a las entidades funcionar eficientemente, y la posibilidad de que estos actores financieros, comerciales, etc., y sus usuarios, se desliguen de la infraestructura urbana. En este trabajo se resalta la creciente importancia de actores no anclados territorialmente, en particular los flujos de datos

1 Una aplicación es un software desarrollado específicamente para permitir que el usuario interactúe y ejecute tareas específicas. Una plataforma contiene el hardware y el software necesarios, como pueden ser el sistema operativo y los lenguajes de programación, para que opere la aplicación.

2 Internet of Things, la red de objetos físicos con sensores, software y tecnología, que permite la conexión y el intercambio de datos con otros dispositivos y sistemas a través de internet.

que se generan de ida y vuelta entre dispositivos, individuos y/o entidades nacionales y/o entidades multinacionales, así como a través de las redes y las aplicaciones tecnológicas que modelan las dinámicas globales, y que desafían, por lo menos en algunas partes de sus procesos, el dominio tradicional ejercido por las ciudades.

Palabras clave: flujos globales, deslocalización, redes digitales.

# Abstract

This chapter provides an initial analysis of the transformations facing cities as central nodes in the economic, social and political spheres, exploring the circulation of global trade flows, migration, financing processes and technological advances. In the first section, we identify various perspectives from which the study of the role cities play as part of a globalized world is approached, analyzing information related to the movement of global flows. The second part addresses how capital and trade flows reveal a tendency to dissociate economic activities from specific geographic locations, thanks to technological advances that allow the relocation of financial and commercial activities and their influence on the formation and role that cities play within these processes. The third part, which comprises two sections, explores how digital networks mediate migration flows through applications (apps) and the IoT, allowing the dissemination of information and coordination across dispersed geographic locations, bypassing traditional urban hierarchies. The paper also briefly explores the role played in these processes by data flows through satellite connections that allow entities to function efficiently, and the possibility that these financial, commercial, etc. actors and



A lo largo de este capítulo, se realiza una aproximación exploratoria sobre las transformaciones que enfrentan las ciudades como nodos centrales en los ámbitos económicos, sociales y políticos, considerando la circulación de flujos globales de comercio, migración, procesos de financiación y avances tecnológicos. El objetivo central de este trabajo es realizar una aproximación preliminar a patrones emergentes de flujos digitales deslocalizados, que sobrepasan fronteras nacionales y que pueden utilizar conexiones satelitales, para identificar cómo se mueven, independientemente de las restricciones geográficas, utilizando mecanismos que les permiten no considerar las jerarquías urbanas, operando a través de conexiones no ancladas territorialmente. En lugar de abordar esta exploración desde la jerarquización de ciudades globales o mundiales, o desde el análisis del orden mundial bipolar, unipolar o multipolar, queremos proponer una perspectiva desde los flujos digitales. En este sentido, Muggah (2024), en su artículo de opinión para el World Economic Forum, argumenta sobre el cambio que han sufrido los asuntos internacionales desde un mundo unipolar dominado por Estados Unidos (EU), a un mundo multipolar, donde el poder está más distribuido entre otros Estados, compañías y actores no-estatales. Considera que, aunque EU sigue siendo la potencia militar, el poder político, económico y tecnológico, está cambiando hacia otros



países como India y China. Adicionalmente, resalta la importancia de que, como instrumento de poder, tiene el desarrollo de herramientas tecnológicas, robóticas y de inteligencia artificial, destacando que el gobierno americano ya considera al ciber-espacio como el quinto dominio militar junto al aire, el agua, la tierra y el espacio. Sobre el ciber-espacio, Muggah (2024), explica que es el primer dominio totalmente hecho por el hombre, cuya complejidad, escala y velocidad de transformación, dificulta a los gobiernos de los Estados desarrollar herramientas para su control e impacta sobre el papel que juegan las ciudades en estos procesos. Es a través de este ciber-espacio que se mueven los flujos digitales.

El presente capítulo se divide en cuatro partes. En el primer apartado, identificamos diversas perspectivas desde las que se aborda el estudio del papel que juegan las ciudades como parte de un mundo globalizado, explorando información relacionada con el movimiento de flujos globales de comercio, capital, personas e intangibles, y se revisan gráficas que presentan cómo ha sido su evolución en los últimos años. En la segunda parte, discutimos cómo los flujos de capital y de comercio revelan una tendencia a desasociar las actividades económicas de ubicaciones geográficas específicas, gracias a los avances tecnológicos que permiten deslocalizar las actividades financieras y comerciales y su influencia en

la conformación y el rol que desempeñan las ciudades dentro de estos procesos. En la tercera parte, que comprende dos apartados, exploramos cómo las redes digitales median flujos migratorios a través de aplicaciones (apps) y del IoT, permitiendo la difusión de información y coordinación a lo largo de ubicaciones geográficas dispersas, omitiendo las jerarquías urbanas tradicionales. También exploramos brevemente, el papel que juegan en estos procesos los flujos de datos a través de las conexiones satelitales que permiten a las entidades funcionar eficientemente, y la posibilidad de que estos actores financieros, comerciales, etc., y sus usuarios, se desliguen de la infraestructura urbana.

El último apartado contiene las reflexiones finales de esta aproximación exploratoria, donde entre otras consideraciones, resaltamos la creciente importancia de actores no anclados territorialmente, en particular los flujos de datos que se generan de ida y vuelta entre dispositivos, individuos y/o entidades nacionales y/o entidades multinacionales, así como a través de las redes y aplicaciones tecnológicas que modelan las dinámicas globales y que desafían, por lo menos en algunas partes de sus procesos, el dominio tradicional ejercido por las ciudades.

## El papel de las ciudades y los flujos digitales

Existen múltiples investigaciones que abordan el papel que juegan las ciudades y su jerarquía dentro del contexto de un mundo globalizado, identificándose, entre otras clasificaciones, como ciudades mundiales (Friedmann, 1986; Taylor, 2004; Derudder et al., 2012), ciudades globales (Sassen, 1991; Brenner, 1998; Goerzen, et al., 2013; Clark, 2016; Hoyler et al., 2018), o meta-ciudades (Florida et al., 2023). Londres, Nueva York y Tokio, son ejemplos de ciudades frecuentemente utilizados dentro de estas jerarquías, porque se les consideran nodos relevantes que comparten características comunes y que forman parte protagónica de una red global. En línea con estas clasificaciones, Goerzen et al., (2013) en su trabajo *Global cities and multinational enterprise location strategy*, identifican que el estudio de las ciudades y su jerarquía, desde el punto de vista de diversas disciplinas, puede discutirse desde dos aproximaciones de análisis. La primera, desde la demografía, donde se interesan por el tamaño de las poblaciones, sus características y efectos, como sucede con el estudio de las mega-ciudades y meta-ciudades. La segunda, considerando el papel que desempeñan las ciudades dentro de la economía global. En esta aproximación de análisis, ubican a los estudios referentes a ciudad global y ciudad mundial, los que, de

acuerdo con estos autores, han derivado en el análisis funcional de la ciudad dentro de los estudios urbanos. Desde otras perspectivas de investigación, se tienen los trabajos que resaltan la importancia de la conectividad más allá de las ciudades y las fronteras urbanas y/o nacionales. Entre ellos, *Global Financial Integration: The End of Geography*, de Richard O'Brien (1992), quien plantea, desde hace más de tres décadas, que la localización geográfica en el futuro no será relevante dentro de las redes financieras gracias al desarrollo tecnológico, o *The Death of Distance: How the Communications Revolution Will Change Our Lives*, de Frances Cairncross (1997), quien argumenta que la tecnología de las comunicaciones reduce la importancia de la localización y la distancia física en las actividades económicas, especialmente en el comercio y las finanzas. Entre otros muchos autores con diversas perspectivas, que discuten cómo la conectividad mundial trasciende las fronteras políticas y localizaciones geográficas tradicionales con diversas consecuencias, están también las investigaciones de Friedman (2005), Ong (1999) y Khanna (2016).

Vivimos en un mundo globalizado por el que corren, cada vez más, flujos de un lugar a otro a través de redes digitales. Estos flujos crean nuevos patrones de conectividad que impactan a las ciudades,

sobrepasando las jerarquías urbanas tradicionales. Para este trabajo, queremos hacer una aproximación inicial sobre flujos mediados por aplicaciones y el IoT, y que funcionan a diferentes escalas. Soeng et al., (2022), realizan un análisis detallado sobre cuáles flujos son los que están impulsando la integración global, revisando información desde 1995 hasta 2021, en su investigación: *Global flows: The ties that bind in an interconnected world*. Argumentan contra la idea de que el mundo se está desglobalizando, y resaltan la importancia de que los flujos de intangibles, servicios y talento, tienen hoy en día en los procesos globales de integración, superando el volumen de los flujos comerciales. Para fundamentar su análisis, presentan un gráfico (Figura 1), que contiene una evaluación integral sobre comercio, en la que incluyeron 30 cadenas de valor globales que abarcan recursos, bienes manufacturados y servicios; flujos de capital, personas e intangibles, y un análisis de cerca de seis mil productos comercializados globalmente.

En la primera parte de la Figura 1, titulada: Crecimiento de Flujos (% tasa compuesta anual de crecimiento), los autores dan seguimiento a flujos de comercio, intangibles, personas y capital, considerando tres periodos: pre-crisis (1995-2008), post-crisis (2010-2019), y 2020s (2019-2021), se-

ñalando que la tasa promedio de crecimiento del Producto Interno Bruto (GDP) entre 2010-2019, es de 3.1%. Con el periodo pre-crisis, los autores se refieren a la crisis de los mercados financieros de 2008, y en el periodo 2020s, incluyen los años de la pandemia COVID-19. La categoría de análisis comercio, se integra por servicios, bienes manufacturados y recursos. Intangibles, comprende datos y propiedad intelectual. La categoría personas, incluye migración internacional y estudiantes internacionales, y finalmente, la categoría capital. Para el periodo pre-crisis, que corresponde a años con fuertes procesos de globalización, se observa que el comercio de bienes manufacturados domina este sector y que los flujos de capital tienen un crecimiento constante en forma de Inversión Extranjera Directa (IED). Los flujos de migración van en crecimiento, y los de intangibles, que incluyen datos y propiedad intelectual, empiezan a mostrar ligeros avances. Para el siguiente periodo 2010-2019, denominado post-crisis, los flujos se transforman. Identificamos un incremento acelerado en los flujos de datos y un crecimiento continuo en los flujos de propiedad intelectual. Podríamos decir que en este periodo se observa una fuerte globalización de estos flujos de intangibles, presentando en los flujos de bienes manufacturados un fuerte decremento hacia 2015. Soeng et al. (2022), explican que, en la pasada

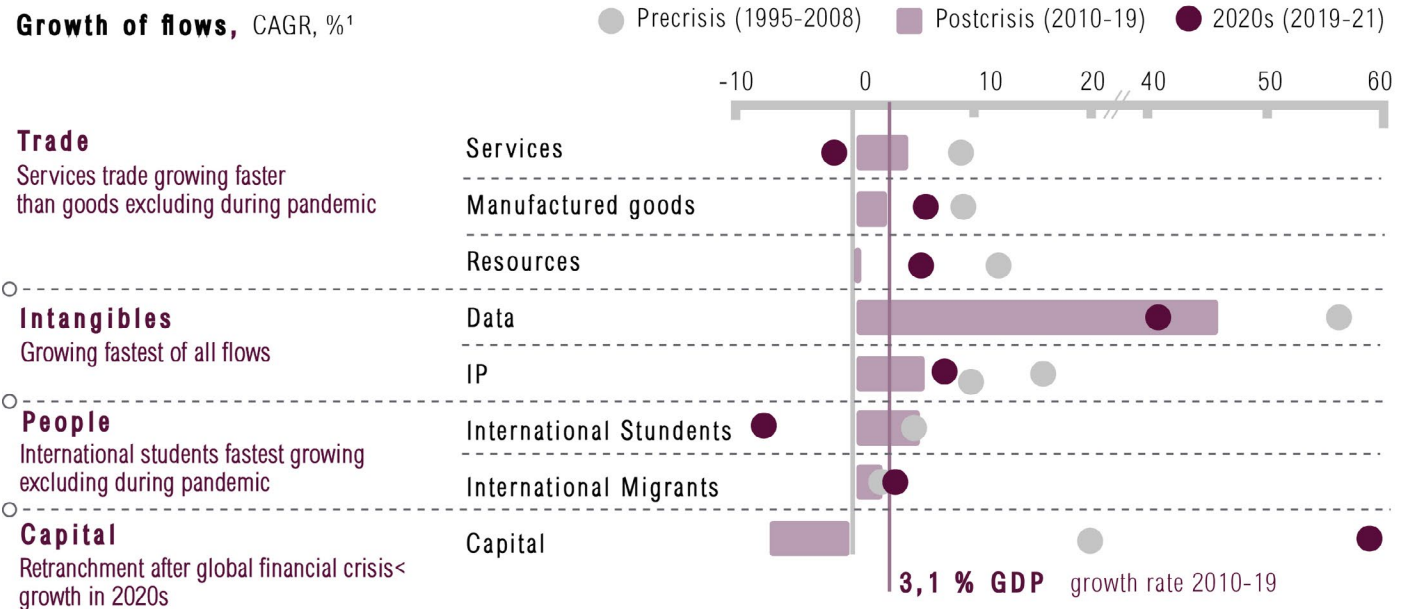
década, el crecimiento de flujos globales se impulsó con los intangibles, los servicios y el talento, pues en el periodo 2010-2019 crecieron casi el doble que los bienes manufacturados. Por su parte, los flujos de datos en este mismo periodo crecieron cerca del 50% anual y los flujos de estudiantes presentan un mayor crecimiento que los flujos de migrantes. En 2019-2021, incluso con la pandemia, se observa un crecimiento generalizado en flujos de recursos, de capital, con un crecimiento muy acelerado de los flujos de datos.

La Figura 1 muestra que los flujos con mayor crecimiento en los últimos años son aquellos que más fácilmente pueden sobrepasar las infraestructuras urbanas, creando los nuevos patrones de conectividad.

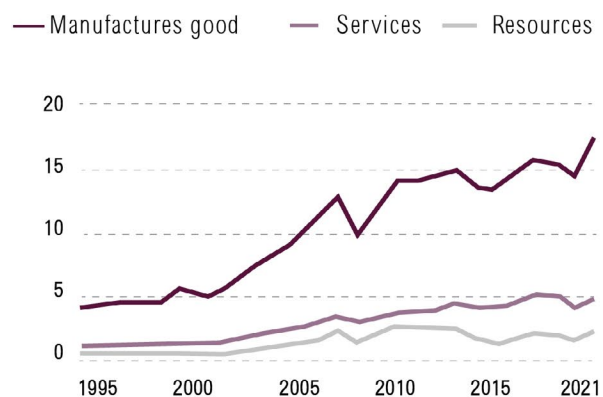
## Los flujos de capital y de comercio

En este trabajo, nos enfocamos en los flujos de capital, comercio y migración mediados a través de aplicaciones, y que pueden integrarse al análisis de las ciudades desde diversas perspectivas.

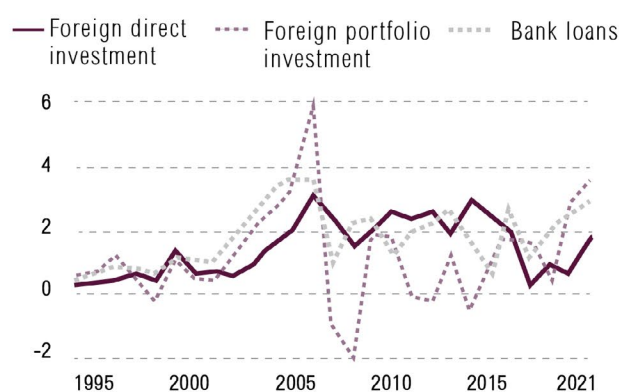
### Flows of intangibles, services, and students are now driving global integration



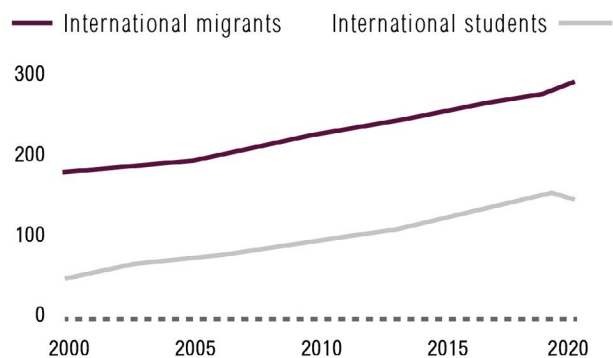
## Trade, exports, \$ trillion



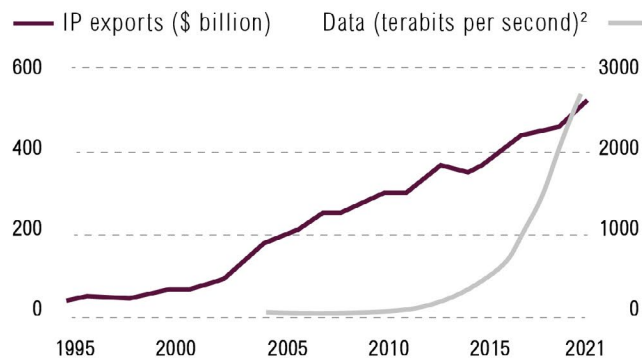
## Capital, \$ trillion



## People, million



## Intangibles



<sup>1</sup> Slight adjustment for people flows for data availability: 1995–2010 for precrisis period, 2019–20 for postpandemic period. All growth rates are nominal.

<sup>2</sup> International used bandwidth. Source: World Trade Organization; International Monetary Fund Balance of Payments; UN; Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD); TeleGeography; World Bank; McKinsey Global Institute analysis

Figura 1. Flujos de intangibles, servicios y estudiantes lideran ahora la integración global. Fuente: edición y elaboración final propia con base en McKinsey Global Institute (2022), “Global flows the ties that bind in an interconnected world”.



Bughin et al. (2014), en su trabajo *Global flows in a digital age: How trade, finance, people, and data connect the world economy*, elaborado para McKinsey Global Institute en 2014, argumentan que la reducción de costos de producción y distribución generada por la tecnología digital, transforma la circulación de flujos con la creación de bienes y servicios puramente digitales, con el encapsulado de contenidos digitales que aumentan el valor de los flujos físicos y con plataformas digitales que facilitan la producción y el intercambio. Mencionan, como ejemplo, el crecimiento de más del 10% del comercio electrónico transfronterizo de bienes, y analizan cómo los países con el mayor número de conexiones en los flujos de la red global tienen hasta un 40% más de incremento en GDP que los que están menos conectados.

Encuentran que los flujos que corresponden a conocimiento intensivo crecen más rápidamente que los de mano de obra intensiva o capital intensivo. Por su parte, flujos de aeronaves, automóviles, semiconductores, farmacéuticos, micro-electrónicos, servicios profesionales e inversión extranjera directa, crecen con mayor rapidez, y consideran que si la última fase de globalización fue impulsada por el *sourcing*<sup>3</sup> de bajos costos de producción, la siguiente tendrá como motor

3 El proceso de identificar, evaluar y seleccionar proveedores de bienes y servicios.

a la economía del conocimiento global. Esta transformación, en la circulación de flujos, también transforma procesos en las ciudades.

Hoy en día, con una batería de carga solar, un dispositivo móvil, una conexión de internet satelital y una aplicación de banco, casa de bolsa o *crypto wallet*, por mencionar algunas, podemos realizar transacciones financieras personales o empresariales desde cualquier ubicación, tales como aperturar cuentas, transferir fondos, comprar acciones, realizar operaciones con criptomonedas, invertir en fondos, en bolsas de valores, prender y apagar nuestra tarjeta de crédito, descargar estados de cuenta y tarjetas digitales. Lo mismo sucede si utilizamos una aplicación comercial, podemos comprar un libro o un álbum de música digital, tomar una clase de baile, ver una película o contratar a un entrenador personal. Todas estas actividades pueden realizarse, aunque nos localicemos lejos de una ciudad.

Los flujos de datos que se generan en dichos procesos y que se intercambian de ida y vuelta entre el usuario y las aplicaciones, corren sin importar su ubicación de origen-destino, por un espacio virtual indeterminado, generalmente solo conocido y controlado por los prestadores del servicio. La infraestructura urbana

desarrollada para soportar este tipo de transacciones como sucursales de entidades financieras, oficinas, cines, librerías, escuelas, vialidades y transporte, suministro de energía e internet, es sobrepasada por las conexiones digitales, permitiendo al usuario de los servicios financieros prescindir de esta infraestructura y localizarse o no en un centro urbano. Drozd et al. (2021), resaltan, desde la perspectiva de la financiarización, la selectividad de acceso a los distintos recursos con que cuentan las ciudades, mencionan que tal situación funciona como filtro e incrementa las desigualdades, en otras palabras, existe la tecnología para prescindir de una parte de la infraestructura en algunos procesos comerciales y financieros, pero la misma no se encuentra al alcance de la mayoría de las personas.

En su trabajo *Is Finance Making Geography Increasingly Insignificant?*, Yuxiang Hou (2018), expone algunas razones por las que considera que los flujos financieros aún no hacen irrelevante la localización geográfica, pero advierte que la tendencia a futuro puede cambiar gracias al rápido desarrollo tecnológico y financiero. Considera que el paisaje urbano no cambiará fácilmente por la globalización, y que las ciudades permanecerán relevantes en las redes de flujos financieros mientras sus operaciones incluyan la transmisión

de bienes físicos, además de flujos de información y dinero. Resalta el hecho de que la mayoría de la población no está tecnológicamente preparada, y depende de las relaciones cara a cara con el personal de los servicios financieros para realizar sus transacciones. También destaca la importancia del suministro de energía eléctrica para el desarrollo de las actividades y de las redes de información a nivel local, como parte de algunos de los elementos que son relevantes en el rol de las ciudades y las redes de flujos de capital.

## Los flujos de migración

Las redes digitales tienen un papel relevante en los flujos de migración. Leurs y Prabhakar (2018), en su trabajo *Doing Digital Migration Studies: Methodological Considerations for an Emerging Research Focus*, estudian cómo los gobiernos ejercen el control de sus fronteras, alimentando sus redes con informaciones biométricas de ciudadanos y visitantes, mientras que los migrantes utilizan teléfonos móviles y aplicaciones para pasar información de rutas y destinos, mantener contacto con sus familias, generar comunidades en los lugares de destino y enviar remesas a sus ciudades o países de origen. Consideran que este flujo de información digital muestra una tendencia sobre los patrones de migración centrados en

ciudades hacia procesos más dispersos coordinados digitalmente, disminuyendo el control de las ciudades y los gobiernos sobre estos flujos. Argumentan que estas tecnologías han transformado fundamentalmente los procesos migratorios en los últimos años, con los gobiernos generando además de bases de datos digitales biométricas e interconectadas, monitoreos y análisis de las redes sociales para predecir los flujos migratorios, y difundir campañas por esos mismos medios para desalentar la migración.

En el caso de los flujos de talento, los estudiantes y trabajadores altamente calificados utilizan aplicaciones como LinkedIn para integrarse a empresas o universidades en otras ubicaciones nacionales o extranjeras, facilitando los flujos de personas altamente calificadas. Las empresas también están cambiando sus estrategias de localización y reclutamiento, incluyendo entrevistas y evaluaciones a candidatos vía Google Meet u otras aplicaciones. Florida et al. (2023), en *The Rise of the Meta City*, argumentan que las corporaciones impulsadas por las tecnologías digitales y el trabajo remoto buscan localizaciones en lo que ellos llaman meta ciudades, que sería la combinación de elementos de clústeres físicos con conectividad digital. Rechazan la idea de que las grandes ciudades están en declive, y consideran que la localización, en vez de

ser menos importante, es cada vez un elemento más estratégico de los negocios. Esto implicaría para las empresas, contar con un portafolio de varias ubicaciones, que incluyan corporativos, centros de innovación y oficinas satélite, donde se pueda atraer y retener a talento altamente calificado. En su trabajo mencionan una encuesta de agosto del mismo año, donde encuentran que solo el 7% de las compañías en Estados Unidos solicitaron regreso de tiempo completo de los trabajadores a las oficinas, y solo el 8% las han dejado por completo, por lo que consideran que la mayoría de las empresas se encuentran entre estos dos extremos, combinando estrategias de trabajo híbrido, es decir, mezclando el tiempo que trabajan desde oficina y desde casa. Argumentan que el incremento en la movilidad de talento, inclusive entre las distintas localizaciones de una misma empresa, requiere que las ciudades manejen de una manera diferente los espacios que ofrecen para oficinas, considerando temas de colaboración en su diseño, y de accesibilidad en su ubicación.

## Flujos de datos por conexiones satelitales

Uno de los avances tecnológicos más importantes, que permite a las personas, gobiernos y corporaciones conectarse a internet de banda ancha sin necesidad de conexiones terrestres, son las constelaciones

satelitales. Utilizaremos en este párrafo información de la página web de Starlink (starlink.com) que, en sus propias palabras, es la primera y más grande constelación de satélites con 6,146, operando a junio de 2024, localizados en una órbita terrestre baja<sup>4</sup> a cerca de 500 km, lo que les permite tener baja latencia<sup>5</sup>. Starlink (2024), es por lo pronto la única corporación con capacidad de lanzar sus propios satélites, vía los cohetes Falcon 9 de SpaceX, y en la actualidad brinda servicio de internet satelital de banda ancha en nuestro país.

En párrafos anteriores planteamos la posibilidad de sobrepasar la estructura urbana con una conexión a internet vía satélite, lo cual es una realidad gracias a los distintos proveedores de este servicio, como Starlink, HughesNet o Viasat. Operaciones como streaming, juegos en línea, video llamadas, etc., son posibles a través del servicio satelital. Zonas rurales o remotas tienen la posibilidad de conectarse a estos servicios de alta velocidad. Las empresas o los gobiernos pueden conectar sus flotillas de autos, camiones, barcos, aviones, y todas sus unidades de negocio, incluyendo a sus empleados, además de monitorear sus dispositivos IoT, entre otras acciones. Dentro de estos patrones de conectividad, el rol de las ciudades presenta retos

<sup>4</sup> LEO, *Low-Earth Orbit*, en inglés.

<sup>5</sup> *Latency*, en inglés. Tiempo de viaje de ida y vuelta de los datos entre el usuario y el satélite.

relevantes, ya que los flujos digitales se orientan hacia la deslocalización. Desde esta perspectiva, podemos hablar de que estas transacciones digitales, tienden a operar independientemente de las jerarquías urbanas tradicionales y de sus normativas.

Más allá de la discusión sobre el papel que juegan las ciudades dentro de la circulación de los flujos digitales, es indudable el avance que representa el uso de estas tecnologías en todos los ámbitos de la vida diaria. Sin embargo, para que las personas puedan utilizarlas, dependen de su capacidad de acceder a servicios de internet a los que la mayoría de la población no tiene acceso. En diversos ámbitos de gobiernos, organizaciones y organismos internacionales, se plantea que debe ser un derecho esencial del ser humano, el contar con estas conexiones. En este sentido, Cabrera-Castellanos et al. (2021), discuten sobre cómo brindar acceso a comunicaciones vía internet de banda ancha, a poblaciones de bajos ingresos y/o en zonas remotas.

Explican cómo este tema se ha convertido en una prioridad para algunos gobiernos y autoridades regulatorias mundiales, quienes buscan llevar el servicio de internet a poblaciones y localizaciones sin acceso por conexiones terrestres. Al respecto, explican tres maneras

de proveer este servicio: a través de vehículos aéreos no tripulados<sup>6</sup>, instalando plataformas de altura<sup>7</sup>, y utilizando satélites de órbita terrestre baja. En su investigación mencionan que, aunque se han hecho buenos esfuerzos para otorgar accesibilidad a estos grupos y localidades, gran parte de la población rural carece de dichos servicios. Por su parte, Akhtar et al. (2023), en su trabajo *Connecting the Unconnected: Bridging the Digital Divide with Affordable Satellite Through Enabled Smartphones*, en la búsqueda de soluciones para resolver el problema global de la brecha digital, concluyen que, para tener una sociedad más conectada y justa, es necesario poner la tecnología al alcance de la población de menores recursos y proponen como solución el poner al alcance de todas las personas, la posibilidad de contar con teléfonos inteligentes conectados a redes satelitales.

## Reflexiones

En este trabajo hacemos una primera aproximación teórica a los flujos digitales de capital, comercio y migración, analizando su evolución a lo largo de tres periodos: 1995-2008, 2010-2019 y 2019-2021, encontrando que los procesos de globalización se han transformado de un fuerte intercambio comercial de

6 Unmanned Aerial Vehicles (UAV), en inglés.  
7 Altitude Platforms (AP), en inglés.

bienes de manufactura y capital, a crecientes conexiones e intercambios de flujos compuestos por datos, propiedad intelectual y servicios. Estos flujos transitan por conexiones directas entre nodos especializados, y en este tránsito pueden sobrepasar o no la infraestructura urbana tradicional. Esta aproximación centra su atención en los flujos digitales sobre los nodos o las redes, y brevemente aborda cómo las aplicaciones y el IoT están modificando procesos y relaciones, y, en algunos casos, sobrepasando a la estructura urbana, pero resaltando el todavía importante papel que en la producción y transmisión de estos flujos tienen las ciudades. Discutimos que, aunque algunas partes de sus procesos puedan saltar su infraestructura, las ciudades seguirán siendo actores relevantes en la circulación de datos y que orientarán su infraestructura para atender estos patrones de conectividad.

También presentamos en este trabajo, un acercamiento inicial al tema de las conexiones de banda ancha por internet satelital de órbita terrestre baja, en el contexto de la importancia del papel de las ciudades en la gestión y control de los flujos digitales, ya que es una de las herramientas que les permite sobrepasar a la infraestructura urbana. Con respecto al tema que tratamos brevemente sobre el derecho de las personas a contar con acceso a servicios de internet,

consideramos que las conexiones satelitales pueden ser una respuesta viable para reducir de manera importante la brecha digital. Sin duda los avances en este tipo de conexiones representan grandes ventajas, como permitir a poblaciones alejadas integrarse a la globalidad, pero es necesario analizar y reflexionar sobre las consecuencias negativas que generan. Como ejemplo, a últimas fechas, desde el campo de la Astronomía se ha debatido cómo esta red de satélites orbitando a baja altura, interfiere en los estudios del espacio profundo. O la discusión sobre el control que de estas redes satelitales tienen las entidades privadas no reguladas que las operan, y que atienden a intereses específicos con repercusiones globales.

Ante esta perspectiva, tenemos que plantear qué modificaciones o nuevas políticas públicas, reglamentaciones e infraestructura, requieren las ciudades para adaptarse a las nuevas condiciones que genera el uso, cada vez más intensivo, del ciberespacio.

La regulación y el control del ciberespacio es un tema complejo, principalmente por el volumen de datos que fluyen, por la cantidad de procesos que se ejecutan, por su escala de actuación y velocidad de transformación, pero también porque se controlan desde entidades que actúan desde dominios fuera del alcance de gobiernos,

de ciudades o Estados, representando un reto a sus capacidades de gestión y control. Consideramos que el análisis del rol de las ciudades, desde la jerarquización y/o desde la multipolaridad, es importante, pero que la perspectiva desde los flujos digitales, ya sea financiera, de migración, de comercio, de educación, solo por mencionar algunos tópicos, representa un área de investigación relevante, que requiere más atención dentro de los estudios urbanos.

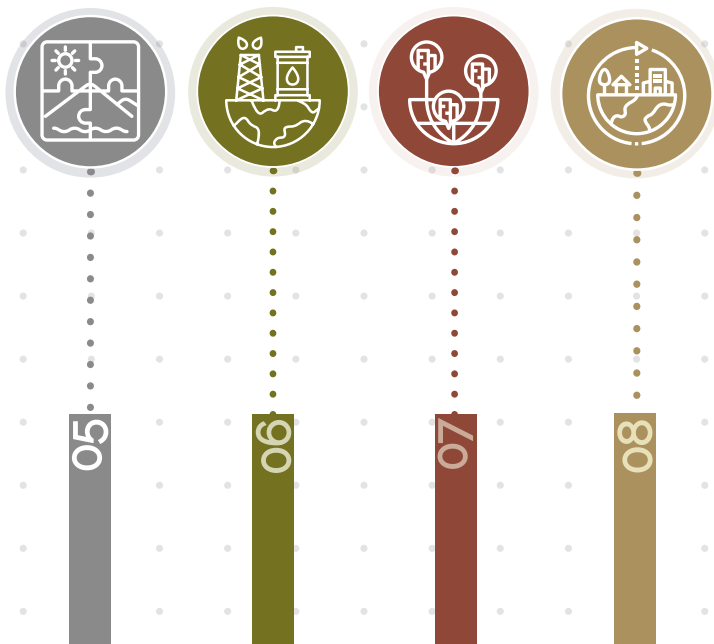


- Akhtar, S., Mathur, G., Kravchenko, O., y Rakhra, M. (2023). Connecting the unconnected: Bridging the digital divide with affordable satellite through enabled smartphones. *E3S Web of Conferences*, 453, 01054. <https://doi.org/10.1051/e3s-conf/202345301054>
- Brenner, N. (1998). Global cities, glocal states: Global city formation and state territorial restructuring in contemporary Europe. *Review of International Political Economy*, 5(1), 1–37.
- Bughin, J., Lund, S., Nottebohm, O., Poulter, D., Jauch, S., y Ramaswamy, S. (2014). *Global flows in a digital age: How trade, finance, people, and data connect the world economy*. McKinsey Global Institute.
- Cabrera-Castellanos, F., Aragón-Zavala, A., y Castañón Avila, G. (2021). Closing connectivity gap: An overview of mobile coverage solutions for not-spots in rural zones. *Sensors*, 21(23), 8037. <https://doi.org/10.3390/s21238037>
- Cairncross, F. (1997). *The death of distance: How the communications revolution will change our lives*. Harvard Business School Press.
- Clark, G. (2016). *Global cities: A short history*. Brookings Institution Press. <https://www.jstor.org/stable/10.7864/j.ctt1hfr1jz>
- Derudder, B., Hoyler, M., Taylor, P., y Witlox, F. (2012). *International handbook of globalization and world cities*. Edward Elgar Publishing.
- Drozd, M., Guironnet, A., y Halbert, L. (2021). Cities in the age of financialization. *Metropolitics*. <https://metropolitics.org/Cities-in-the-Age-of-Financialization.html>
- Florida, R., Boutenko, V., Vetrano, A., y Saloo, S. (2023). The rise of the meta city. *Harvard Business Review*. <https://hbr.org>
- Friedmann, J. (1986). The world city hypothesis. *Development and Change*, 17(1), 69–83. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.1986.tb00231.x>
- Friedman, T. (2005). *The world is flat: A brief history of the twenty-first century*. Farrar, Straus and Giroux.
- Goerzen, A., Asmussen, C. G., y Nielsen, B. B. (2013). Global cities and multinational enterprise location strategy. *Journal of International Business Studies*, 44(5), 427–450.
- Hou, Y. (2018, July 8). Is finance making geography increasingly insignificant? *Stanford Economic Review*. <https://stanfordeconreview.com>
- Hoyler, M., Parnreiter, C., y Watson, A. (2018). *Global city makers: Economic actors and practices in the world city network*. Edward Elgar Publishing.
- Khanna, P. (2016). *Connectography: Mapping the future of global civilization*. Random House.
- Leurs, K., y Prabhakar, M. (2018). Doing digital migration studies: Methodological considerations for an emerging research focus. In R. Zapata-Barrero y E. Yalaz (Eds.), *Qualitative research in European migration studies* (pp. 247–264). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-76861-8\\_14](https://doi.org/10.1007/978-3-319-76861-8_14)
- McKinsey Global Institute. (2022, November 15). *Global flows: The ties that bind in an interconnected world* [Figure X]. McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com/capabilities/strategy-and-corporate-finance/our-insights/global-flows-the-ties-that-bind-in-an-interconnected-world>
- Muggah, R. (2024). The role of geopolitics in a multipolar world. *Geo-economics and Politics*. <https://www.weforum.org>
- O'Brien, R. (1992). *Global financial integration: The end of geography*. Royal Institute of International Affairs.
- Ong, A. (1999). *Flexible citizenship: The cultural logics of transnationality*. Duke University Press.
- Sassen, S. (1991). *The global city: New York, London and Tokyo*. Princeton University Press.
- Soeng, J., White, O., Woetzel, L., Smit, S., Devesa, T., Birshan, M., y Samandari, H. (2022). *Global flows: The ties that bind in an interconnected world*. McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com/capabilities/strategy-and-corporate-finance/our-insights/global-flows-the-ties-that-bind-in-an-interconnected-world>
- Starlink. (2024). *Starlink*. <https://www.starlink.com>
- Taylor, P. (2004). World city network: A global urban analysis. *International Social Science Journal*, 56(181), 361–372. <https://doi.org/10.1111/j.0020-8701.2004.00499.x>

## Referencias

# Eje II.

Nuevos  
procesos urbanos en  
**Latinoamérica**





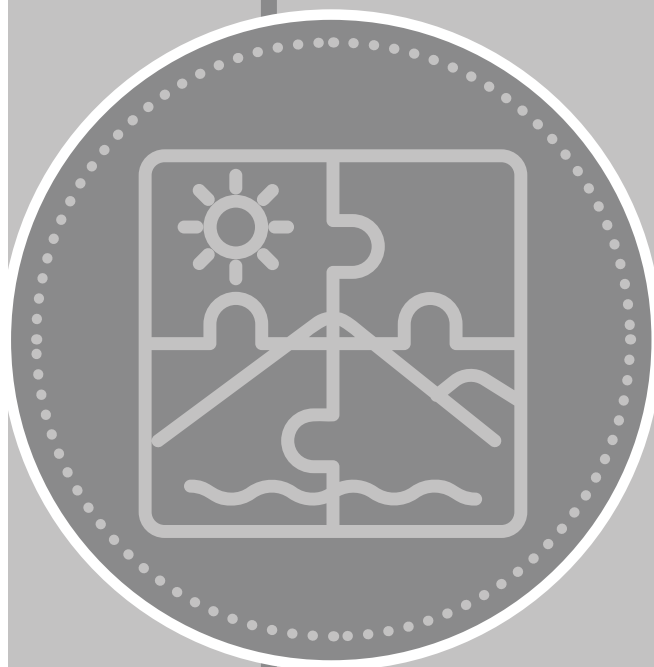
# Estrategias y desafíos de destinos **turísticos litorales.**

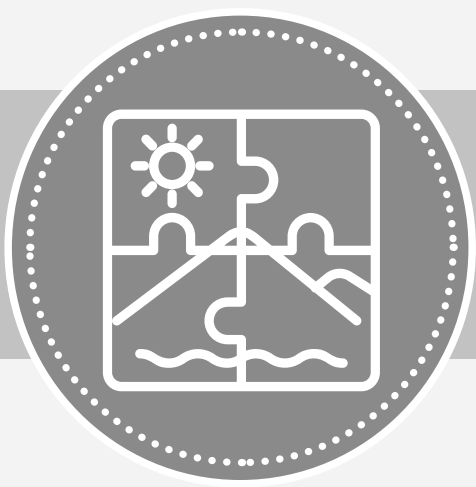
Innovación turística en Mar  
del Plata,  
**A r g e n t i n a**

Graciela Benseny <sup>1</sup>  
Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina

Strategies and challenges of coastal tourist destinations. Tourism  
innovation in Mar del Plata, Argentina

| 05





1 Doctora en Geografía, profesora titular en la Universidad Nacional de Mar del Plata, investigadora en el Centro de Investigaciones Económicas y Sociales, directora del Grupo de Investigación Turismo y Territorio Espacios Naturales y Culturales. Mar del Plata, Argentina.  
Correos: [benseny@mdp.edu.ar](mailto:benseny@mdp.edu.ar), [gracielabenseny@gmail.com](mailto:gracielabenseny@gmail.com)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3101-0570>

## Resumen

Este capítulo aborda la innovación turística en Mar del Plata, Argentina, destacando principalmente su importancia para poder mejorar la experiencia del viajero y la competitividad del destino. Se considera la innovación, desde la perspectiva del turismo, como una combinación de productos nuevos, procesos y servicios que responden a cambios económicos y demandas de los viajeros contemporáneos. Se enfatiza la implementación de medidas sostenibles, como el empleo de fuentes de energía renovable, y la administración responsable de aquellos recursos, así como la implementación de tecnologías avanzadas, como la realidad virtual y la inteligencia artificial, que transforman la planificación y ejecución de viajes. Se aplica el concepto de Destino Inteligente, que busca garantizar un Crecimiento sostenible, y el incremento del bienestar de los habitantes locales y turistas, relacionado este tema turístico con el nuevo orden multipolar, al destacar la necesidad de adaptarse a un entorno global que es cambiante y diverso, por lo que los destinos turísticos al final deben competir de manera eficaz. Se aplica un enfoque metodológico cualitativo, y se analizan estrategias y desafíos específicos que enfrenta Mar del Plata, promoviendo la reflexión sobre la aplicación de innovaciones tecnológicas en el turismo.

Palabras clave: innovación turística, sostenibilidad, tecnología.

## Abstract

This chapter addresses tourism innovation in Mar del Plata, Argentina, primarily highlighting its importance in enhancing the traveler's experience and the destination's competitiveness. Innovation is considered from the perspective of tourism as a combination of new products, processes, and services that respond to economic changes and the demands of contemporary travelers. The implementation of sustainable measures is emphasized, such as the use of renewable energy sources and the responsible management of resources, as well as the adoption of advanced technologies, like virtual reality and artificial intelligence, which are transforming travel planning and execution. The concept of a Smart Destination is applied, aiming to ensure sustainable growth and improve the well-being of both residents and tourists. This tourism topic is linked to the new multipolar world order, underscoring the need to adapt to a dynamic and diverse global environment, where tourist destinations must ultimately compete effectively. A qualitative methodological approach is applied, analyzing the specific strategies and challenges faced by Mar del Plata, promoting reflection on the application of technological innovations in tourism.

Keywords: tourism innovation, sustainability, technology.

Según La Organización Mundial del Turismo (OMT, s.f.) a partir del año 2024 denominada ONU Turismo en el acápite correspondiente al glosario de términos, el concepto de innovación turística se refiere a la incorporación de un elemento, ya sea nuevo o mejorado, que proporciona beneficios tanto tangibles como intangibles a los actores del sector turístico y a la comunidad local. Esto contribuye a aumentar el valor de la experiencia del turista, y a mejorar las habilidades claves del sector, fortaleciendo la competitividad turística y/o la sostenibilidad. La innovación en turismo puede aplicarse a productos, servicios y destinos turísticos; aspectos tecnológicos; procesos; organizaciones; modelos de negocio; herramientas o prácticas de gestión; y actividades de marketing, entre otros.

Desde una visión general, la innovación turística es la fuerza promotora de la transformación de un sector o destino. Ante la incertidumbre del mercado originada por cambios económicos, inestabilidad política, conflictos bélicos, cuestiones sanitarias, etc., el turismo busca reinventarse para satisfacer las necesidades de la demanda de los viajeros. Bajo estas premisas, se puede decir que la innovación turística implica la incorporación de nuevos productos, servicios o procesos en la industria turística, con el objetivo de optimizar la experiencia del viajero, mejorar la calidad de los servicios, promover la



sostenibilidad ambiental, y asegurar la permanencia en el mercado mediante la competitividad de las empresas a lo largo del tiempo. Entre algunos ejemplos que definen el concepto de “innovación turística”, se puede mencionar la adopción de prácticas sostenibles aplicadas en la actividad turística, como por ejemplo el aprovechamiento de energías renovables, la administración responsable de los recursos naturales y/o culturales, y la creación de productos turísticos centrados en actividades con bajo impacto ambiental.

El viajero del siglo XXI se caracteriza por la búsqueda de nuevas experiencias, la creación de un producto turístico personalizado, innovador y con valor experiencial, que superan la simple visita al lugar. En este sentido, el uso de tecnologías, como la realidad virtual, la inteligencia artificial y el internet de las cosas, se convierten en una herramienta indispensable para mejorar la experiencia del turista, tanto en la etapa previa del viaje al contratar la reserva del alojamiento, como al seleccionar las actividades que propone el destino y planificar el itinerario. En la actualidad, la tecnología está presente en cada una de las etapas de un viaje, y se convierte en el nexo que atraviesa a todos los componentes del sistema turístico.

Entre las innovaciones tecnológicas con fuerte impacto significativo en la actividad turística, se destaca el

desarrollo de sistemas de reserva en línea, iniciando una nueva fase en la comercialización de los servicios turísticos. A través del surgimiento de plataformas web y aplicaciones (app), con diseño intuitivo y amistoso, cambiaron las fuentes y formas de reservas, consolidando el grupo de viajeros independientes que, familiarizados con las tecnologías, acortan los eslabones de la cadena de comercialización y conforman un sector de la demanda que investiga, compara tarifas, evalúa probabilidades, y define por su propia voluntad. Plataformas como Expedia, Booking, Airbnb, Trivago, Despegar, TripAdvisor, Google Maps y Skyscanner, por solo citar algunas de las más utilizadas, y que permiten a los viajeros comparar precios, seleccionar el destino en función a la oportunidad de las tarifas y condiciones de flexibilidad y disponibilidad, analizar comentarios, conocer la geolocalización de los atractivos, evaluar condiciones de contratación, y realizar reservas en forma independiente, fácil y rápida, desde la comodidad del hogar.

En este marco, resulta importante presentar el concepto de Destino Inteligente (Smart Destination), el cual, de acuerdo con el informe elaborado por la entidad de las Naciones Unidas encargada de promover el turismo (ONU Turismo), se define como un espacio turístico innovador y accesible para todos. Este tipo de destino se apoya en una infraestructura tecnológica avanzada, que

asegura el desarrollo sostenible del área, facilita la interacción y la integración del visitante con el entorno, y mejora tanto la experiencia del turista como la calidad de vida de los residentes.

Por lo tanto, se examinan aquí las estrategias y los retos en cuanto a la innovación turística que enfrenta la ciudad de Mar del Plata, siendo el principal destino turístico costero de la República Argentina. A través de un abordaje metodológico cualitativo, basado en un estudio de caso, se profundiza sobre las herramientas tecnológicas aplicadas para la promoción del destino turístico. Se analizan diferentes fuentes bibliográficas y documentales, y se realiza un relevamiento de sitios web institucionales, acompañado de entrevistas en profundidad a informantes clave. Se espera producir un documento que sirva de reflexión y anime a visitar otros destinos turísticos, localizados tanto en el territorio litoral como interior; y a incursionar en las innovaciones tecnológicas que impactan favorablemente en la actividad turística y facilitan la toma de decisiones para el futuro viajero.

A efectos de brindar una mejor comprensión del tema al lector, el capítulo está estructurado en dos partes. La primera se basa en la descripción geográfica y turística de la ciudad de Mar del Plata, siendo el principal destino

turístico del país. La segunda analiza la información suministrada por la app “Mar del Plata Todo lo que sí”, gestionada por el Ente Municipal de Turismo (EMTUR) que promociona la ciudad. Se reflexiona sobre los primeros pasos dados por la ciudad seleccionada, como caso de estudio, para incursionar y posicionarse en la oferta de las ciudades turísticas inteligentes argentinas.

## La geografía de Mar del Plata

Mar del Plata es la ciudad principal del partido de General Pueyrredon, siendo la segunda más importante de la provincia de Buenos Aires, y la séptima a nivel nacional en Argentina. Es el destino líder de sol y playa en el país. Con una superficie de 1,453.44 km<sup>2</sup>, está ubicada en el sureste marítimo de la provincia de Buenos Aires, frente al Océano Atlántico. Limita al noroeste con los partidos de Balcarce y Mar Chiquita, al este con el Mar Argentino, y al sureste con General Alvarado (Figura 1).

El relieve combina estribaciones del Sistema de Tandilia y zonas llanas. El sistema está formado por un conjunto de sierras con 300 km de longitud, 60 km de ancho y 525 m de altura máxima (Sota et al., 2004). En palabras de Dalla et al. (2006), Tandilia presenta un rumbo discontinuo con sentido noroeste-sudeste, destacando tres formaciones principales: Olavarría-Sierras Bayas-Azul

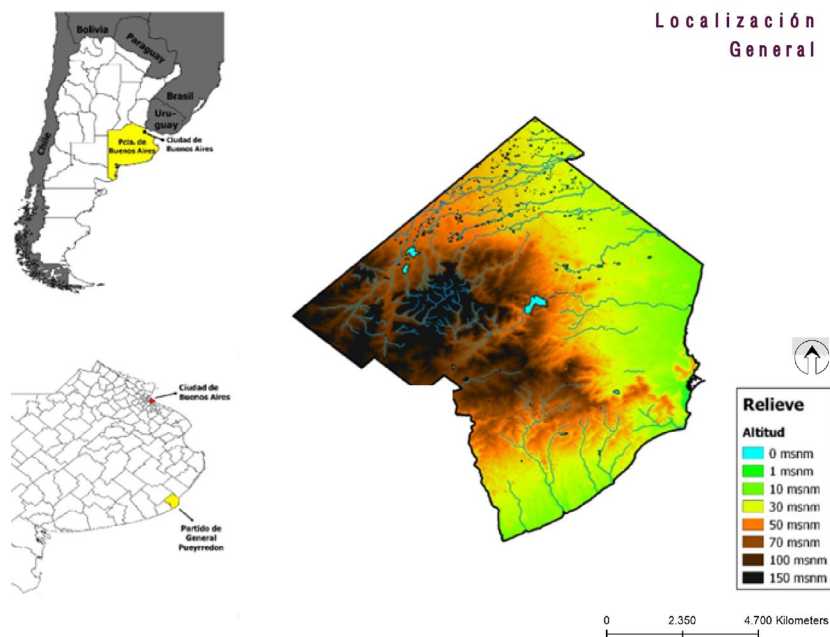


Figura 1. Localización de Mar del Plata. Fuente: elaborado por Mg. Ignacio Azcué Vigil, en base QGis (2024).

(noroeste), Tandil-Barker (centro) y Balcarce-Lobería-Mar del Plata (extremo sudoriental), cuyo basamento cristalino se encuentra expuesto y en parte cubierto en sus extremos por las sedimentitas neo proterozoicas del Grupo Sierras Bayas en el norte, y por las formaciones paleozoicas de la Formación Balcarce en el sur.

Las sierras van disminuyendo en altura hasta adentrarse en el mar, formando las puntas rocosas que caracterizan el paisaje costero de Mar del Plata: Punta Piedras, Iglesia, Canteras y Mogotes. Estas rocas, de origen precámbrico, son conocidas como cuarcitas o piedra Mar

del Plata, y se utilizan en la industria de la construcción. Según García y Mensi (1994), entre las sierras y la costa marítima se han acumulado sedimentos de diferentes orígenes y épocas, que llenaron áreas de hundimiento, dando lugar a un relieve suavemente ondulado y tendiente a la nivelación, con una altura promedio de 24 metros sobre el nivel del mar.

La costa combina diferentes tipos de formaciones, incluyendo áreas de acantilados elevados y zonas bajas sedimentarias. Según García y Mensi (1994), los acantilados se forman por la acumulación de sedimentos limosos, transportados por los ríos; y loésicos, llevados por el viento. Estos materiales, al ser erosionados por el mar, generan socavones y desprendimientos de bloques, lo que intensifica el proceso de erosión y provoca el continuo retroceso de la línea costera. Las características del relieve terrestre también se reflejan en la plataforma submarina, que en las zonas bajas es extensa y con poca inclinación, mientras que, en las áreas más elevadas, es más estrecha y con mayor pendiente. El fondo marino presenta una variedad de superficies, combinando sectores de arena, fango, tosca (carbonato de calcio) y conchilla. Al este y sureste se encuentran dos bancos rocosos, formados por el hundimiento de bloques serranos en la zona de Punta Mogotes. El área marina, con influencia sobre la costa de la ciudad, comprendida entre

los 37° y 42° de latitud sur, presenta un afloramiento de aguas frías profundas, con una temperatura de 5°C, salinidad del 34%, con importante aporte de nutrientes, que favorece la presencia de un banco pesquero (García y Mensi, 1994). La pesca, junto a la construcción, el turismo, industria textil y alimentaria, son las actividades económicas más importantes (Atucha y Labrunée, 2014).

La costa baja presenta playas de acumulación por sedimentación, que transporta la corriente de agua costera “deriva litoral”, en sentido sur-norte. En palabras de García y Mensi (1994), el aporte sedimentario origina extensas playas al sur del puerto y en la zona de Punta Mogotes; y más al sur contribuye a la formación de médanos vivos por la acción de los vientos. En la zona céntrica de la ciudad, la acumulación de arena se depositó entre las puntas rocosas, generando amplias playas que sufrieron una fuerte intervención antrópica con un marcado proceso de erosión.

La hidrología del partido de General Pueyrredon está representada por arroyos y lagunas. Los primeros poseen escaso caudal, destacando Chapadmalal, Corrientes, Huincó, Las Brusquitas, Las Chacras, La Tapera, etc. Según la clasificación de Padilla et al. (2020), entre los espejos de agua destacan lagunas continentales (con cuerpos de agua de movimiento lento, alimentados por

napas freáticas y con una vegetación abundante), y costeras (cuerpo dinámico y vegetación variable). Entre las primeras se encuentran: Laguna de los Padres (con una superficie de 4 km², profundidad máxima 2.4 m, altitud 60 m.s.n.m.); Ponce, del Encanto; y en la segunda categoría, las Lagunas de Punta Mogotes.

En el partido de General Pueyrredon predomina el clima templado con influencia oceánica, que presenta cambios meteorológicos bruscos debido a la influencia de dos masas de aire que llegan hasta la región pampeana: una cálida y húmeda proveniente del norte del país, y otra fría y seca desde la Patagonia y Pacífico sur; originando inviernos prolongados, con precipitaciones regulares distribuidas durante todo el año. Presenta valores promedios mensuales entre 22 y 26 °C, con precipitaciones promedio de 90 mm durante el verano, y entre 6 y 8 °C con precipitaciones de 70 mm promedio en invierno. La humedad relativa del aire promedio asciende 77%, aumentando ligeramente en invierno; las precipitaciones caen en forma de lluvia o granizo, con nevadas excepcionales. Los vientos provienen del cuadrante este sudeste, y, durante el invierno, suceden tormentas de varios días de duración. La acción del viento y del oleaje origina la corriente de deriva litoral, con sentido sur-norte, que influye en la distribución de arena a lo largo de la costa (García y Mensi, 1994).



Según la clasificación de Brown et al. (2005), el partido de General Pueyrredon pertenece a la ecorregión Pam-pa, caracterizada por la presencia del ecosistema pastizal natural, base para el desarrollo de la actividad ganadera. Posee 370 especies diferentes de pastos, 400 especies de aves, y cerca de un centenar de mamíferos terrestres. Las condiciones naturales favorecen el uso y avance agropecuario, reduciendo a un 10% la presencia de flora y fauna nativa en buen estado de conservación.

Entre las actividades económicas primarias se destaca el cultivo de frutas y hortalizas, destinadas al consumo fresco y congelado; el 30% de la producción se consume en la ciudad de Mar del Plata, y el 70% restante es enviado a mercados de la zona. El cinturón fruti-hortícola comprende una franja de 25 km de extensión, que bordea la ciudad, y constituye uno de los principales centros de producción del país. Se complementa con actividades agrícolas y ganaderas.

Según Atucha y Labrunée (2014), en el Producto Bruto Geográfico del partido de General Pueyrredon predomina el sector terciario (62%), con fuerte presencia de actividades vinculadas al turismo y comercio, inmobiliarias, empresariales, alquiler, hoteles, restaurantes y transporte. La pesca, al igual que el turismo, presenta estacionalidad, representa el 54% del sector primario,

y su importancia se extiende al sector secundario de la economía, basada en los procesos industriales (frescos y congelados, salados, conservas, elaboración de harinas y aceites de pescado). En el sector secundario prevalece la industria manufacturera (62%), especializada en la rama alimentaria (particularmente pesquera), y la rama textil; seguidas por la construcción (32%), y la industria metalmecánica, con una participación del 19%.

## Evolución turística de Mar del Plata

La ciudad de Mar del Plata es el principal destino turístico de Argentina. Su posicionamiento turístico está fuertemente asociado al desarrollo de la modalidad turística de sol y playa, caracterizado por una marcada estacionalidad durante la temporada estival. El resto del año la actividad turística decae, concentrándose fuertemente durante los fines de semana largos, y en el período que coincide con el receso invernal, por lo general en la segunda quincena del mes de julio.

Desde el organismo oficial de turismo se han implementado diferentes campañas de promoción, y definido estrategias para lograr desestacionalizar la actividad, buscando un turismo de todo el año. Entre las propuestas con mayor éxito se encuentra el turismo de reuniones, dado que la ciudad ofrece hoteles con salones de

uso múltiple que favorecen el desarrollo de los congresos; el turismo gastronómico, basado en una diversidad de posibilidades culinarias, con especial mención a las opciones en base de pescados y mariscos; y el turismo deportivo, ofreciendo escenarios para la práctica de diferentes actividades, que contemplan opciones en el agua (surf, skite surf, sup, natación) y en la tierra (maratones, triatlones, raid, golf, etc.).

Para comprender el desarrollo del turismo en la ciudad, se aplica el método geohistórico, que permite reconstruir la evolución del turismo en la ciudad; y que, a través de los aportes de la Geografía del Turismo, resulta posible analizar las transformaciones territoriales en la zona costera de la ciudad, lo que permite comprender la evolución urbano-turística, contemplando el momento inicial, coincidente con la fundación de la ciudad en 1874 hasta el presente (2024).

La evaluación e interpretación de los datos obtenidos, a partir de las fuentes consultadas, se lleva a cabo tomando en cuenta el concepto del ciclo de vida de los destinos planteado por Butler (1980), basado en etapas de evolución: nacimiento, crecimiento, madurez (estancamiento versus reconversión). Para reforzar el concepto de ciclo de vida, resulta interesante agregar la propuesta de Chadeaud (1987), quien además de considerar los cortes

temporales para el estudio de la evolución turística de un destino, incorpora un nuevo elemento de estudio basado en el mito, entendido como la representación mental de la demanda (citados en Callizo Soneiro, 1991).

También se considera relevante, para el análisis de los cortes temporales, incorporar la propuesta de Milton Santos (2000), quien fundamenta y profundiza el análisis de la periodización histórica, incorporando tres variables: los espacios, los protagonistas y las obras de equipamiento e infraestructura, que a lo largo del tiempo facilitan entender el proceso de cambio y valorización territorial, comprendido este como la dimensión espacial de la turistificación; lo que conduce a la actual conformación urbano-turística producto de la intervención antrópica. En este contexto, es posible distinguir las siguientes etapas de análisis: pre turística, la villa balnearia elista, la ciudad para todos, y la reconversión urbano-turística (Benseny, 2023).

La primera etapa, llamada pre turística, comprende desde los registros de habitabilidad de la zona hasta pocos años después de la fundación de la ciudad (1874). En los comienzos, la sociedad estaba compuesta por pueblos de recolectores y cazadores (Pampas y Serranos), cuyo estilo de vida nómada implicaba un desplazamiento constante desde la cordillera de los Andes hacia las

costas del mar argentino. Se movían en busca de alimento, siguiendo las temporadas de cosecha o la presencia de animales necesarios para su subsistencia.

La necesidad de obtener nuevas tierras productivas para abastecer de alimentos a la creciente población de Buenos Aires inició un proceso de conquista y ocupación de las tierras situadas al sur del río Salado. Esta expansión de la frontera fue liderada por los padres de la Compañía de Jesús (Falkner, Strobel y Cardiel), quienes se dedicaron a la evangelización de las poblaciones que ocupaban temporalmente estas tierras. Así, la función de subsistencia de los pueblos originarios fue reemplazada por la misión evangelizadora (1741), con la instalación de la Reducción de Nuestra Señora del Pilar cerca de la Laguna de las Cabrillas (posteriormente llamada Laguna de Los Padres), y de la Sierra de los Padres, que forma parte del Sistema de Tandilia.

Según la interpretación de Milton Santos (2000), la primera configuración de este espacio fue interrumpida por la intervención del cacique Cangapol, quien lideraba a los habitantes originarios de la región. Aunque inicialmente se establecieron relaciones comerciales y amistosas, el cacique no aceptaba el nuevo sistema de valores que los evangelizadores intentaban imponer, ya que implicaba un cambio profundo en sus tradiciones

y estilo de vida. Esto llevó a un proceso de hostilidad hacia la reducción, hasta que finalmente los jesuitas se vieron obligados a retirarse (Barili, 1970). De este modo, la labor de los padres jesuitas quedó truncada, y ante las amenazas del cacique Cangapol, decidieron cesar sus actividades evangelizadoras y abandonar la reducción.

Años después, comenzó la distribución de tierras al sur del río Salado. Según el historiador local Barili (1970), los terrenos donde hoy se encuentra la ciudad de Mar del Plata fueron solicitados y adjudicados a un consorcio de propietarios compuesto por Pedro Alcántara Capdevila, Lorenzo López, Pedro Trapani y Patricio Linch, con el propósito de dedicarlos a la cría de ganado. Poco tiempo después, José Gregorio Lezama adquirió las tierras, que en 1856 vendió a Coelho de Meyrelles, representante de un consorcio brasileño-portugués, con el objetivo de establecer un saladero, convirtiéndose en la primera actividad industrial de la zona. Coelho de Meyrelles construyó un corral, viviendas para los trabajadores, barracas, y un muelle. Sin embargo, la industria no prosperó como se esperaba, y la propiedad fue vendida a Patricio Peralta Ramos, quien aprovechó el pequeño asentamiento del saladero para gestionar la fundación del pueblo del Puerto de Laguna de los Padres, hoy conocido como la ciudad de Mar del Plata. Peralta Ramos realizó las obras urbanas necesarias para que el pequeño poblado pueda

ser declarado ciudad: emprendió la construcción de la Capilla Santa Cecilia, edificio para las futuras autoridades, y contrató al agrimensor Chapeaurouge para la confección del plano de la ciudad. Con toda esta documentación, se inició el trámite de reconocimiento del pueblo ante las autoridades, y el 10 de febrero de 1874 fue aprobado favorablemente, estableciéndose esa fecha como fundacional.

En 1877 vende el saladero a Pedro Luro, quien realiza una fuerte inversión con la construcción de otro muelle, la ampliación de barracas y algunas mejoras generales del saladero. Sin embargo, la actividad industrial no reditúa como se esperaba, siendo necesario replantear su funcionamiento y diversificar las fuentes de ingreso.

En palabras de Barili (1970), Pedro Luro inicia el despertar turístico de la ciudad, asume el rol de propulsor, y comienza un fuerte proceso de valorización del paisaje natural, compuesto por cabos, bahías, colinas, y una extensa playa sedimentaria que, junto con un clima templado oceánico y el crecimiento del turismo costero en los mares fríos de Europa (mar Cantábrico y canal de la Mancha), contribuirán al desarrollo turístico del lugar. De esta manera, comienza la segunda etapa de desarrollo turístico, centrada en el surgimiento y consolidación de la villa balnearia elitista (1880-1930). A finales del

siglo XIX, Argentina se consolidó como el “granero del mundo”, y el crecimiento del modelo económico basado en la agroexportación impulsó el enriquecimiento de la élite porteña, dueña de vastas tierras, y productora de granos de alta calidad, que se comercializaban con facilidad en el mercado internacional.

Para la clase alta de ese momento, las costumbres de la época dictaban que el verano se disfrutaría en lugares como Biarritz, Brighton, Trouville o San Sebastián, donde se buscaban mar, playa, hoteles de lujo, casinos y paseos que permitiera socializar con personas del mismo estatus (Pastoriza, 2009). Así surge la idea de crear un balneario similar a los europeos, pero ubicado en la costa atlántica de Argentina, con el fin de evitar el largo viaje a Europa.

Según Sebrelli (1970), era necesario crear una ciudad cuya función económica y difícil accesibilidad la convirtieran en un espacio exclusivo, donde se pudiera recuperar el aislamiento y crear un entorno marcado por la exclusividad para una intensa vida social. Coincidiendo con esta visión, Pedro Luro, junto con sus hijos y un grupo de amigos, gestionó ante el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Dardo Rocha, la extensión de las vías del Ferrocarril del Sud, que conectaba Buenos Aires con Maipú. Realizaron un viaje en comitiva a La

Plata, para conversar con el gobernador, y lo invitaron a conocer el futuro balneario. El gobernador quedó impresionado con las características del terreno, y se comprometió a prolongar las vías del ferrocarril. En 1886, se inauguró la Estación Norte del Ferrocarril del Sud (ubicada en Avenida Luro y San Juan), y dos años más tarde, su hijo, José Luro, junto a otros inversores, abrió las puertas del Bristol Hotel (1888), que se convertiría en el hotel más lujoso de la ciudad, y en sinónimo de verano para la aristocracia argentina.

A comienzos del siglo XX, el pueblo se transformó en un refinado destino turístico exclusivo para la alta sociedad argentina. Surgieron importantes villas veraniegas destinadas a las familias adineradas de Buenos Aires, que mostraban su poder económico mediante la construcción de estas residencias, utilizando materiales y personal técnico traído de Europa (Benseny, 2023).

Estas propiedades representaban una expresión de prestigio, como afirmaban Cova y Gómez Crespo (1982), otorgando a cada residencia un carácter distintivo, y reflejando la individualidad de sus propietarios.

Las ideas de acondicionamiento del espacio costero, comunes en Europa, llegaron a esta joven ciudad sudamericana. En 1890, se construyó la primera rambla

de madera frente al Bristol Hotel, pero un temporal la destruyó. Posteriormente, se levantaron una segunda y tercera rambla de madera, hasta que en 1912 se inauguró la Rambla Bristol, construida con materiales sólidos y un estilo arquitectónico francés, convirtiéndose en el lugar preferido para socializar, ver y ser visto, cumpliendo una función social clave en la vida del balneario (Lagrange, 1993).

Desde la perspectiva de la Geografía del Turismo, se puede afirmar que, en este periodo, el espacio costero se transformó y adaptó, según los hábitos de consumo de los visitantes temporales, concentrando espléndidas obras arquitectónicas indispensables para la vida social de la aristocracia. De acuerdo con el análisis de Milton Santos (2000), las obras más destacadas de esta época incluyen el Paseo General Paz (1908), el Torreón del Monje (1904) y el Club Mar del Plata (1909), entre otras. Muchas de estas construcciones fueron promovidas y financiadas por la Comisión Pro Mar del Plata, integrada por miembros destacados de la aristocracia porteña.

A principios del siglo XX, la ciudad experimentó un auge turístico definido por una demanda altamente elitista que buscaba imponer sus hábitos de vida y consumo en la costa. Esta situación dio lugar a una segregación socioespacial en la zona costera, donde la actividad turística se

concentraba en torno a la Playa Bristol, mientras que los residentes locales se ubicaban en los bordes del área central, creando barreras que dificultan la integración entre turistas y residentes. Según los datos de Segura (2004), el número de turistas creció considerablemente, pasando de 2,900 visitantes en 1889, a 32,573 en 1913, mientras que la población residente aumentó de 5,187 habitantes en 1885, a 27,611 en 1914.

En 1920, con la llegada del socialismo al gobierno municipal, se comenzó a cuestionar el carácter elitista del balneario. Pastoriza (2009) señala que el proceso de democratización fue lento y gradual debido a la confrontación de intereses.

Se inició un tercer período (1930-1990) que abogaba por una ciudad accesible para todos. El Estado Nacional promovió una política más inclusiva, realizando obras que fomentaban un turismo más accesible y con mayor cobertura poblacional. Varios factores contribuyeron a este cambio: por un lado, tras el fin de la Primera Guerra Mundial, las familias de la élite porteña volvieron a veranear en Europa; por otro, el modelo económico agroexportador fue reemplazado por el industrial, lo que permitió la aparición de nuevos actores que compartían los espacios de ocio tradicionalmente reservados para la aristocracia. Esto generó tensiones, y llevó a la

necesidad de acondicionar nuevos espacios turísticos en el sur de la ciudad, destinados a ser compartidos solo entre personas de igual estatus (Benseny, 2020).

En este contexto social y territorial, los últimos representantes del turismo aristocrático abandonaron la Playa y Rambla Bristol y se trasladaron al sur de la ciudad, donde intentaron crear un nuevo enclave turístico exclusivo en el barrio de Playa Grande. Comenzó entonces un nuevo proceso de desarrollo de la costa, con la inauguración del complejo y balneario homónimo en 1930, cerca del Golf Club (1929), y la construcción de nuevas residencias veraniegas, aunque con menos ostentación que las villas de principios de siglo (Benseny, 2020).

El modernismo arquitectónico llega a la ciudad con la inauguración del complejo Rambla Bustillo, Casino y Hotel Provincial (en 1938 se da la primera etapa, conformada por el Piso de los Deportes y el Casino Central; y en 1950 se inaugura el segundo bloque, donde se encuentran los hoteles Provincial y Casino, y el Auditorium), reemplazando a la tradicional Rambla Bristol. Se construye el Palacio Municipal de General Pueyrredon (1938), con un estilo arquitectónico italianizante que implicó la demolición de la anterior casa de gobierno local, construida con rasgos franceses; y comienza la creación de áreas verdes en el paseo costero de la Explanada

Norte y Sur, conectando las playas La Perla, Bristol, Varese, Chica, Grande, y el Parque San Martín. Los nuevos veraneantes ocupan los lugares de ocio antes vedados, desplazando hacia el sur a los frecuentes visitantes con más altos ingresos, quienes dan vida y contribuyen al crecimiento del barrio Playa Grande, concentrando sus prácticas recreativas estivales en el Complejo Turístico Playa Grande. De esta manera, se marca el fin del turismo exclusivo, y comienza el avance gradual del turismo social. La política nacional impulsa la creación de infraestructura vial, lo que provoca un cambio en el perfil de la demanda turística. La pavimentación de la Ruta Nacional N° 2, en 1938, junto con el auge del automóvil, permitió que una nueva clase social accediera a la ciudad (Segura, 2004). Esta nueva clase tenía gustos más sencillos y un presupuesto limitado, por lo que requería comodidades menos lujosas y hacía un uso más intensivo de las playas.

El gobierno nacional asumió el rol de Estado Benefactor, regulando la jornada laboral, implementando el pago del aguinaldo, y garantizando el derecho a vacaciones pagadas. Además, se fomenta el desarrollo de hoteles gremiales y sociales, en parte debido a la creciente influencia de los sindicatos. Un caso destacado fue la construcción de las Colonias de Chapadmalal, financiadas con fondos nacionales. Este complejo,

compuesto por nueve bloques de hoteles y departamentos con capacidad para 4,500 personas, incluía también instalaciones para la administración, atención médica, servicios generales y alojamiento para el personal. Las colonias se encuentran a 30 km al sur del centro de Mar del Plata. En este contexto social y político, el turismo masivo se consolidó, poniendo fin a la exclusividad de las antiguas villas elitistas.

Durante los años cuarenta, la ciudad experimentó un rápido y explosivo crecimiento en altura, expandiéndose de manera desorganizada debido a la falta de un plan regulador. Esta escasa planificación trajo consigo problemas urbanos relacionados con la infraestructura básica, lo que hizo necesario construir una nueva Torre Tanque de Agua, en 1943, para garantizar el abastecimiento y la distribución de agua en el barrio de Stella Maris y el centro. El desarrollo urbano transformó el paisaje: las antiguas villas veraniegas, que simbolizaban el esplendor y la riqueza de épocas pasadas, fueron reemplazadas por altos edificios de cemento. La Ley de Propiedad Horizontal 13.512/48 incentivó la construcción de estos edificios de departamentos, destinados en gran parte a satisfacer la creciente demanda de turistas que buscaban una segunda residencia. El flujo turístico veraniego creció significativamente, alcanzando los 275,000 turistas en 1945; se pasa a 3,249,950 treinta años después;

al mismo tiempo que la población residente alcanza 114,729 habitantes en el año 1947, y se incrementa a 308,720 habitantes en el año 1970, y 414,700 en el próximo período censal correspondiente al año 1980 (Mantero, 1997).

Según Buttler (1980), el destino turístico de Mar del Plata alcanzó su etapa de madurez, lo que llevó a su masificación. La ciudad se volvió popular y, en la imaginación colectiva, se convirtió en el lugar ideal para vivir. Según Chadeaud (1987), surgió el mito de “La Ciudad Feliz”, un lugar donde se podía prolongar la vida veraniega durante todo el año, combinando días de playa con noches de entretenimiento. Sin embargo, se comenzó a ofrecer un producto turístico uniforme y estandarizado, basado en el uso masivo de las playas, espectáculos y gastronomía sencilla, lo que llevó al estancamiento del destino (Benseny, 2020).

A finales del siglo XX, la ciudad inició un proceso lento de reconversión urbano-turística, buscando reposicionarse en el mercado turístico, tanto a nivel nacional como internacional. Grandes obras fueron financiadas por inversores nacionales e internacionales. En 1996, se inauguró el hotel Costa Galana, en el barrio de Playa Grande, y un año después abrió el Sheraton Mar del Plata Hotel, ambos establecimientos de 5 estrellas con

amplias instalaciones para eventos, lo que ayudó a impulsar el Turismo de Reuniones. La presencia de una cadena hotelera internacional marcó un hito, permitiendo a la ciudad alcanzar un nuevo nivel en el mercado turístico global.

Paralelamente, surgieron nuevos grupos de inversión especializados en servicios de playa. Estos no solo ofrecían sombra, sino también una amplia gama de servicios gastronómicos, recreativos, deportivos e incluso alojamiento sobre la arena, principalmente en el sur de la ciudad. Las concesiones turísticas se transformaron en modernos balnearios privados, ofreciendo una variedad de servicios inspirados en el modelo de las playas caribeñas. Este movimiento buscaba recuperar el segmento de turistas de alto poder adquisitivo que se había perdido con el tiempo.

Los desafíos económicos y políticos del país, como la crisis financiera de 2001, pusieron fin al sistema de convertibilidad y desencadenaron un colapso económico. Los ahorros de muchas personas quedaron atrapados en los bancos, generando una crisis de confianza. Aunque muchos pudieron recuperar sus fondos a través de la vía judicial, la confianza en el sistema bancario se debilitó, y los inversores comenzaron a ver el sector inmobiliario como una opción más segura. Esto llevó al desarrollo de



nuevos espacios vacacionales, y a la modernización del litoral, con la construcción de edificios inteligentes y de alta gama que competían en valor con los del mercado internacional, cambiando el paisaje costero.

En 2008, la ciudad recibió fondos provinciales para renovar el paseo costero, que había sido abandonado con el tiempo y los cambios en las preferencias turísticas. Así comenzó un proceso de reconversión urbana, con los desarrolladores inmobiliarios aprovechando los pocos terrenos disponibles y renovando edificios emblemáticos.

El sector público también realizó importantes obras, como la ampliación de las playas Bristol, Varese y Grande (1996-1998), y la modernización del Complejo Rambla Bustillo y el Casino Central. En el sector privado, se emprendieron proyectos como la remodelación del Gran Hotel Provincial, que tras años de inactividad fue renovado bajo los estándares del grupo hotelero internacional NH, y pasó a llamarse NH Gran Hotel Provincial. También se renovó el Hotel Hermitage, elevando ambos establecimientos a la categoría de cinco estrellas. Estas obras devolvieron el esplendor a la Playa Bristol, intentando revitalizar un área que había sido descuidada, y atraer de nuevo a turistas de alto nivel. A nivel local, Mar del Plata fue seleccionada para albergar dos

importantes eventos internacionales que impulsaron una renovación urbano-turística: en 2005 fue sede de la IV Cumbre de las Américas, y en 2012 fue el punto de partida del Dakar. Además, en 2022 se amplió y renovó el Torreón del Monje, un icónico espacio de ocio en la punta sur de la Bahía Bristol, junto con la Playa del Torreón, que ahora ofrece una amplia gama de servicios. Las condiciones climáticas de la zona también favorecen la práctica de deportes acuáticos, como kitesurf, SUP, bodyboard y natación en aguas frías, adaptándose a las nuevas preferencias de los turistas.

Como todo destino turístico costero, la Playa Bristol y el litoral de la zona fundacional de Mar del Plata han sufrido diversas transformaciones durante el proceso de turistificación. Estas modificaciones reflejan el trabajo tanto de los gestores políticos como de los inversores privados, que a través de diversas obras de infraestructura buscan atraer nuevamente a un turismo de élite. En la actualidad (2024), Mar del Plata ha comenzado a formar parte de la oferta de Smart Cities, iniciando su camino hacia la innovación tecnológica.

## App “MAR DEL PLATA Todo lo que sí”

En el mes de agosto del año 2023, el Ente Municipal de Turismo del partido de General Pueyrredon presentó

la app denominada “MAR DEL PLATA Todo lo que sí”. Esta app reconoce como antecedente a “Turismo Mar del Plata” (Turismo Mar del Plata, s.f.), elaborada en el año 2019 en forma conjunta entre el Ente Municipal de Turismo (EMTUR) y el Ministerio de Modernización de Nación (País Digital), disponible en App Store - Apple y Google Play Store, con uso público de sus datos. La aplicación ponía a disposición del usuario la oferta turística de la ciudad, ilustrada con fotos representativas de la ciudad, presentada a través de categorías de búsqueda: playas, alojamientos, gastronomía, transporte, espectáculos, recreación, cultura, paseos, eventos, atractivos y circuitos.

Además, se complementa con información sobre: clima y estado del mar; y actividades a realizar en días de lluvia, acompañados con niños, amigos o pareja; y ofrecía algunos beneficios para los usuarios como: descuentos según los diferentes medios de pago, calendario de actividades, guía turística, y listado de diferentes operadores turísticos.

Si bien la app participó en el concurso organizado por “The AppTourism Awards 2019”, y resultó finalista en la categoría “Mejor App turística internacional” en el marco del evento organizado por la Sociedad Mercantil Estatal para la Gestión de la Innovación y las Tecnologías

Turísticas de España (SEGITTUR, 2015) y la Feria Internacional de Turismo, donde participaron 50 aplicaciones de diferentes países, con el paso del tiempo requirió una actualización.

En este contexto, la intención del organismo oficial de turismo fue mejorar el servicio e implementar una aplicación que permita descubrir la oferta de la ciudad a través de una guía turística, así como promocionar los atractivos y actividades, tanto para los visitantes como para los residentes. La app “MAR DEL PLATA Todo lo que sí” ofrece información esencial para planificar un viaje y disfrutar al máximo de la estadía, así como también tiene acceso a mapas interactivos, recomendaciones personalizadas con detalles prácticos, audioguías, propuestas de circuitos, y facilidad operativa de la aplicación con información actualizada constantemente por el desarrollador. Presenta una estructura simple, de fácil uso y escalable, respondiendo a los principios de calidad de diseño en desarrollo de software, compatible con sistemas iOS y Android, disponible en Play Store y App Store.

La app contempla el diseño del *front end*, parte frontal o desarrollo del lado del usuario, combinando: fondo, color, texto, animación o efectos, representada en la imagen del sitio que percibe el usuario y ofrece diferentes posibilidades de interacción.

El *bank end* refiere al desarrollo web que facilita el funcionamiento lógico de la aplicación, y conforma la arquitectura interna del sitio basado en un conjunto de acciones de lógica y conexiones con bases de datos, que permiten obtener la información requerida. Si bien es invisible a los ojos del usuario y carece de elemento gráfico, permite la funcionalidad del sitio, de la seguridad y la optimización de los recursos. El *front end* presenta diferentes elementos visuales: Imagen de inicio. Representada en un primer plano con el Monumento al Lobo Marino. En segundo plano se observa el sector del Complejo Rambla Bustillo, Casino y Hotel Provincial.

- **Texto interactivo.** Expresado a través de una oración interrogativa.
- **Botones de búsqueda.** Simbolizados a través de íconos representativos de la información agrupados en diferentes categorías: Eventos destacados, Museos, Recreación, Circuitos, Audioguías y Gastronomía.
- **Casillas de verificación.** Al acceder a cada botón de búsqueda, se despliega un listado con la oferta correspondiente, identificando en cada caso: nombre, geolocalización y categoría de agrupación. En un segundo paso, dentro de cada categoría de agrupación es posible acceder a información específica de cada uno de los

elementos inventariados, con datos precisos que definen las características intrínsecas, y permiten definir su relevancia y oportunidad según la motivación e interés del usuario de la app.

Al momento de realizar el relevamiento de la app (mayo, 2024), se observaron:

- **Imagen de inicio:** presenta una foto estática fuertemente vinculada con el devenir histórico y turístico de la ciudad. Prevalece en un primer plano la escultura realizada en cuarzo arenita característica de la región (Piedra Mar del Plata), ideada por José Fioravanti (argentino) y esculpida por Janez Anton Gruden (esloveno), denominada Monumento al Lobo Marino, inaugurada en 1940. Refiere a la presencia de una colonia continental de la mencionada especie que habitaba la zona costera del área fundacional, que debido a la presencia humana emigra hacia el sur, conformando en la actualidad la Reserva Faunística de Lobos Marinos del Puerto de Mar del Plata, localizada en la Escollera Sur, donde se protegen ejemplares machos de un solo pelo. La escultura consta de dos figuras realizadas en piedra, ideadas por el artista argentino José Fioravanti, y esculpida por el esloveno Janez Anton Gruden. En segundo

plano se observa el sector de alojamiento del Complejo Rambla Bustillo, Casino y Hotel Provincial, inaugurado en 1950. Ambos elementos constituyen un ícono en la evolución histórica y turística de la ciudad, a partir de la importancia que tuvo y tiene la Playa Bristol en la trama urbana.

- **Texto interactivo:** expresado a través de la pregunta estática “¿Qué querés hacer hoy en Mar del Plata?” Permite orientar la información requerida por el usuario, en base a una búsqueda de información parametrizada, accediendo a través de diferentes propuestas reflejadas en los botones de búsqueda.
- **Botones de búsqueda:** presenta seis categorías: Eventos destacados, Museos, Recreación, Circuitos, Audioguías y Gastronomía.

El rubro específico de Eventos Programados resulta el más dinámico; su información requiere una continua actualización. Al momento de realizar el relevamiento se observa información de 46 eventos, todos a realizar en espacios cerrados, que responden a las subcategorías: obras teatrales (37), conciertos (3), musicales (4), exposición artística (1), y gastronómico (1). Además, permite seleccionar cada evento en forma particular y obtener información más detallada sobre cada uno de los acontecimientos

programados. Cabe destacar que antes de la implementación de la app, la información reunida bajo este acápite constituía un documento impreso en papel en color de alto gramaje, denominado “Guía de Actividades”, donde se reunía toda la información en forma mensual, y se distribuía en forma gratuita. La app reemplaza procedimientos engorrosos de edición, reduce considerablemente costos, contribuye a conservar el ambiente, y permite una actualización diaria de la información, cumpliendo eficientemente con el objetivo promocional.

Para el atractivo cultural Museos, definido en términos de Consejo Internacional de Museos (ICOM) como el espacio encargado de adquirir, conservar, restaurar, investigar, comunicar y exhibir bienes que poseen interés cultural, se aplica el criterio de clasificación del mencionado organismo; y la información se analiza en función del ámbito de gestión (pública o privada) y la especialización de su temática.

Al momento de realizar el relevamiento, se observan 11 elementos:

- a) Museos de arte contemporáneo con exhibición de pintura y escultura: Museo de Arte Moderno (MAR).
- b) Museo de historia natural en general: Museo Municipal de Ciencias Naturales.
- c) Museos históricos biográficos: Centro Cultural Villa

Victoria, especializado en la vida y obra literaria de la escritora argentina Victoria Ocampo; Casa sobre el Arroyo, construida por el arquitecto Amancio Williams para su padre Alberto Williams, destacado compositor de música argentino (la casa tiene valor arquitectónico por la estructura de hormigón utilizada en la totalidad de la vivienda, ubicada en la parte superior de un arco, cuyos lados apoyan en cada orilla del arroyo); y Museo Eva Perón, en recuerdo quien fue esposa del presidente argentino teniente coronel Domingo Perón.

d) Museos con colecciones de objetos y recuerdos de una época: Villa Ortiz Basualdo, residencia veraniega que testimonia la arquitectura pintoresquista de principios del siglo XX en Mar del Plata, lleva el nombre de la familia propietaria, y fue habitada cada verano entre 1910 y 1970.

e) Historia de la ciudad: Villa Mitre ofrece la posibilidad de consultar una colección bibliográfica, documental y periodística especializada en la historia de Mar del Plata.

f) Histórico y arqueológico: Reducción del Pilar, consiste en una réplica del sitio donde se instalaron los padres jesuitas, comenzando el proceso de evangelización en la primera mitad del siglo XVIII en la zona denominada Laguna de los Padres.

g) Historia de Marina: Museo de la Fuerza de Submarinos, localizado en la Escollera Norte de la ciudad, que brinda la posibilidad de reconocer diferentes elementos vinculados con la marina y evolución de submarinos.

h) Histórico conmemorativo: Centro Cultural Cabildo de Mar del Plata, es un edificio construido por un particular, que replica el estilo arquitectónico del Cabildo de Buenos Aires, y en la actualidad reviste la distinción de Monumento Histórico Nacional, recordando la Revolución de Mayo. Con excepción del Centro Cultural Cabildo de Mar del Plata, que es de gestión privada, los restantes museos están gestionados por el gobierno local.

Al ingresar al botón de Recreación, se observan las siguientes categorías:

a) Museos y centros culturales: que replican los elementos del botón Museos, y se agregan varias opciones:

- Museo del Hombre del Puerto Cleto Ciocchini, que reseña características del barrio del Puerto de Mar del Plata, núcleo urbano con valor artístico, pautas de vida, artesanías y tradiciones que se mantienen como testimonio histórico, con carácter singular, propio y auténtico, donde se exhiben obras del pintor Cleto Ciocchini, artista especializado en plasmar la obra de pescadores, actividades y paisajes portuarios.

- Café Macao: se trata de una confitería que exhibe una colección de obras pictóricas y elementos de navegación recordando a Vito Dumas, navegante solitario que dio la vuelta al mundo en un velero.

- Faro de la Memoria: que comprende el predio ocupado por el Faro de Punta Mogotes de Mar del Plata y la ex Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina (ESIM), que fue utilizado como lugar de reclusión ilegal durante la última dictadura militar ocupado por el Faro de Punta Mogotes de Mar del Plata y la ex Escuela de Suboficiales de Infantería de Marina (ESIM), que fue utilizado como lugar de reclusión ilegal durante la última dictadura militar.

#### b) Parques temáticos:

- Aquarium: parque marino, con espacio para actividades recreativas y centro de rescate y rehabilitación para reinsertar distintas especies de fauna marina en su medio natural.
- Aerópolis: parque aéreo que ofrece 39 puentes colgantes, con circuitos de diferente dificultad en tres niveles de altura, muro de escalada, equipamiento para realizar rapel, caída libre y 4 circuitos de tirolesas.
- Aquópolis: parque acuático temático que ofrece variedad de toboganes acuáticos y áreas de piscina para niños.
- Aquasol: se promociona como un Ecoparque Acuático, debido a la presencia de vegetación, uso de elementos ecológicos y la presencia de animales de corral (patos y pavos) que deambulan libremente por el

parque, y brinda equipamiento recreativo con toboganes y piscinas de natación.

- Bioparque Batán: ex zoológico reconvertido en una reserva de fauna salvaje, sector para picnic (fogones, quincho, bancos y mesas), espacio recreativo y piscina; y Mr. Fly Trampoline -Park: espacio recreativo con juegos inflables para niños y adultos, juegos didácticos, dos áreas de juegos, iluminación flúor y camas elásticas para saltar.

#### c) Excursiones marítimas:

- Anamora y Turimar: brindan servicios de navegación recreativa, salen de la Dársena B del Puerto de Mar del Plata, llega hasta la zona del Torreón del Monje, y regresan al punto de inicio.

#### d) Miradores:

- Gruta de los Pañuelos: es una gruta natural que se encuentra en un sector de Sierra de los Padres, con vistas al valle; en su interior tiene un oratorio destinado a la Virgen de Nuestra Señora de Luján.
- Torre Tanque: es un depósito de agua ubicado sobre la loma de Stella Maris, que remata con un mirador, con vistas panorámicas del mar, ciudad y alrededores serranos de Mar del Plata.

Al ingresar al botón Circuitos, la información se presenta según las siguientes categorías:

- a) Circuitos guiados y excursiones: ofrece información de 6 prestadores de servicios de excursión a pie o motorizados, y un operador que brinda circuitos en bicicleta.
- b) Establecimientos para pasar el día: muestra los datos de 5 establecimientos para disfrutar un día con actividades recreativas, todos localizados en territorio rural de la ciudad de Mar del Plata.
- c) Emprendimientos productivos: promociona a 7 productores con diferente tipo de emprendimiento: elaboración de té, cerveza, quesos, plantas aromáticas y vinos.
- d) Bodega: difunde información de la única bodega del partido de General Pueyrredon.
- e) Ferias y mercados: se anuncian 9 espacios feriales y mercados artesanales y/o de pulgas.
- f) Deportes de aventuras: promociona a 9 prestadores de servicios vinculados con deportes de aventura como: parapente, surf, escalada, pesca embarcada, food-golf.
- g) Pesca recreativa: indica los detalles de 3 operadores de pesca recreativa embarcada.
- h) Recreación infantil: expone 3 espacios cerrados para la realización de actividades recreativas para niños.

- i) Alquiler de bicicletas.
- j) Turismo religioso: proporciona información sobre 11 espacios religiosos, 10 católicos y 1 ortodoxo-ruso.
- k) Balnearios: muestra la información de 8 balnearios.
- l) Nocturnidad: refiere a 3 casinos en la ciudad.
- m) Bowling: informa sobre 3 establecimientos de bowling.

Además, el botón Circuitos presenta información sobre 9 opciones de recorridos: a) en espacio urbano: Microcentro; Loma Stella Maris, Güemes y Bares; Avenida Juan B. Justo y Playas del Puerto; Templos religiosos de valor simbólico; b) en espacio costero: Puerto, Punta Mogotes y Chapadmalal; c) en espacio rural: Laguna y Sierra de los Padres; Quintas y Canteras, Campos Ondulados.

El botón de Audioguías presenta información relacionada con 13 visitas autoguiadas que contemplan las siguientes opciones: Casco Histórico, Itinerario Religioso Norte, Itinerario Religioso Sur, Museos Abiertos, Barrio La Perla y Costa Norte, Ramblas Marplatenses, Loma de Stella Maris y Barrios Tradicionales, Punta Mogotes –Faro– Playas del Sur, El Puerto y su Barrio, Laguna y Sierra de los Padres, Itinerario Peatonal Alfonsina Storni y Miguel de Cervantes Saavedra, Paseo a orillas del mar, e Itinerario Piazzolla. En el botón Gastronomía, la información se presenta bajo 3 rubros: bares, con 124

opciones; cafés de especialidad, con 27 alternativas; y casas de té, con un solo caso.

Cada uno de los botones permite acceder al listado de los prestadores según los íconos identificados, y en un segundo paso, a través de las casillas de verificación, se obtiene información más precisa de cada elemento relevado.

## Conclusión

La app responde al proceso de innovación tecnológica que requieren los destinos para posicionarse en el mundo impuesto por el nuevo orden multipolar como una *Smart City*. Desde el discurso oficial, se aspira a reemplazar la guía de actividades confeccionada mensualmente, disponible gratuitamente y en formato impreso. La aplicación permite ampliar la difusión de la información, acceder fácil y amigablemente a los datos, ayudar a definir las actividades a realizar en la ciudad, facilitar el acceso a la información, integrar la información en un mismo sitio, y generar una experiencia turístico-recreativa positiva que permita disfrutar de los atractivos que ofrece la ciudad.

El *front end*, o parte visual de la app, resulta intuitivo para su implementación. A partir de incursionar en la

herramienta, en función a las consultas realizadas se ha podido comprobar la veracidad de los datos obtenidos. Sin embargo, se observa que algunos prestadores se repiten en diferentes rubros, originando superposición de operadores turísticos que sería oportuno unificar. Por otra parte, el número de prestadores turísticos consultados en el momento de realizar el relevamiento de la información resulta exiguo en relación con la gran oferta de atractivos y operadores que brinda la ciudad.

La funcionalidad permite afirmar la interactividad y dinamismo de la app, respaldados por su funcionamiento lógico y funcionalidad. Además, permite la geolocalización de cada componente de la oferta turística, favoreciendo la planificación e interacción de los circuitos turísticos y atractivos. El discurso del organismo de turismo local remarca la inexistencia de una aplicación oficial para dispositivos móviles, y se refiere a actividades turísticas en Mar del Plata. Desde la mirada de la sostenibilidad, el desarrollo e implementación de la app fomenta una disminución en la distribución de folletería turística impresa, favorece la redistribución de las partidas presupuestarias y propicia un uso más eficiente de los fondos públicos. Por lo tanto, su implementación constituye una acción positiva, y se convierte en un aporte a la sostenibilidad ambiental y económica. La acción está fundamentada en una razón sostenible, que además de



reemplazar el formato papel con la disposición virtual de la información, pone en evidencia el interés político para consolidar el camino que le permite a Mar del Plata convertirse en una *Smart City*. Sin embargo, sería relevante incorporar a la app funcionalidades que permitan la interacción entre el usuario y la base de datos, para que realmente se realice un *feed-back* eficiente entre las necesidades del usuario y la información disponible en la base de datos, superando la mera instancia informativa, y permitiendo al usuario acceder a la disponibilidad de los prestadores de servicios de alojamiento, alimentación y transporte (público y recreativo); también es necesario poder seleccionar los diferentes atractivos a visitar, y actividades a realizar de interés para el usuario, según su conveniencia y disponibilidad, indicando horario y día de visita preferido en función de la duración del viaje; así como incorporar un simulador que proporcione la posibilidad de seleccionar las actividades a realizar en cada día de la estadía del usuario, brindando la app un itinerario confeccionado a medida de cada usuario, según la información seleccionada a realizar.

De esta manera, la app superaría la función básica de brindar información, y pondría a disposición del usuario la planificación detallada de las actividades a realizar en cada día de su estancia. Si bien tanto el *back end* como el *front end* resultan amigables para el usuario sería

oportuno sumar nuevas funcionalidades, generar información sobre el perfil y comportamiento del usuario, lugar de procedencia, composición del grupo, preferencias del visitante, e información más consultada. La información sería relevante para realizar un estudio del perfil del usuario de la app, que bien puede analizarse según la condición de visitante temporal o residente, y convertirse en un insumo fundamental para la definición de políticas turísticas y recreativas.

La presente investigación se centró, en todo caso, en analizar una pequeña acción de un destino turístico latinoamericano, tomando como eje la innovación tecnológica en la gestión de un destino que impone el nuevo orden mundial multipolar. A partir de la reciente implementación de la app, es posible afirmar que el primer paso está dado; sin embargo, resta un largo camino por andar en cuestiones vinculadas con el perfeccionamiento en la nueva herramienta. Queda pendiente la actualización y sincronización de la información disponible en la app analizada y el sitio web oficial (<https://www.turismo-mardelplata.gob.ar/>), pues en un futuro sería deseable unificar la información de datos en ambas plataformas.



- Atucha, A. J., y Labrunée, M. E. (2014). Los trabajadores escondidos: Método de inclusión de la ocupación faltante en las mediciones del Producto Bruto Geográfico de General Pueyrredon. *Trabajo y Sociedad*, 17(22).
- Barili, R. (1970). *Del historial marplatense*. Municipalidad de General Pueyrredon.
- Benseny, G. (2020). Análisis y evolución del territorio turístico litoral en Mar del Plata, Argentina. En Kallsten, L. E. (Ed.), *CONDET 2019. IX Simposio Internacional y XV Jornadas de Investigación Acción en Turismo "De la producción al intercambio social del conocimiento"* (pp. 361–380). Universidad Nacional de Misiones.
- Benseny, G. (2023). Turismo y territorio litoral. Transformaciones en el área fundacional de Mar del Plata. Del balneario a la ciudad. En Díez Alberdi, A. M., y Giménez, A. (Comps.), *Libro de Actas. X Simposio Internacional y XVI Jornadas de Investigación-Acción en Turismo (CONDET 2022)* (pp. 194–208). Universidad Nacional de Mar del Plata, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales.
- Brown, A., Martínez Ortiz, U., Acerbi, M., y Corcuera, J. (Eds.). (2005). *La situación ambiental argentina*. Fundación Vida Silvestre Argentina.
- Butler, R. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *The Canadian Geographer*, 24(1), 5–12.
- Callizo Soneiro, J. (1991). *Aproximación a la geografía del turismo*. Síntesis.
- Chadefaud, M. (1987). *Aux origines du tourisme dans les Pays de l'Adour (Du mythe de l'espace: un essai de géographie historique)*. Département de Géographie et d'Aménagement de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour.
- Cova, R., y Gómez Crespo, R. (1982). *Arquitectura marplatense. El pintoresquismo*. Editorial del Instituto Argentino de Investigación de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo.
- Dalla Salda, L., Spalletti, L., Poiré, D., De Barrio, R., Echeveste, H., y Benialgo, A. (2006). Tandilia. *Serie Correlación Geológica*, 21(1).
- García, M. C., y Mensi, S. (1994). *Geografía del Partido de General Pueyrredon y la Ciudad de Mar del Plata: Un aporte teórico-práctico para la educación general básica*. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Lagrange, A. (1993). *Mar, playas y puerto*. Fundación Bolsa de Comercio de Mar del Plata.
- Mantero, J. C. (1997). Mar del Plata: Devenir urbano y desarrollo turístico. *FACES*, 3(4), 135–152.
- Organización Mundial del Turismo. (s.f.). *Glosario de términos turísticos*. <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>
- Padilla, N. A., y Benseny, G. (2020). Turismo y patrimonio natural. El caso del partido de General Pueyrredon, Argentina. En Bringas Rábago, N. L., Osorio García, M., y Sosa Ferreira, A. P. (Coords.), *Casos de planeación y gestión turística. Comportamientos, problemas y avances* (pp. 143–161). PASOS Edita (27).
- Pastoriza, E. (2009). *Un mar de memoria: Historias e imágenes de Mar del Plata*. Edhasa.
- Referencias virtuales
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio: Técnica y tiempo, razón y emoción*. Ariel.
- Sebrelli, J. J. (1970). *El ocio represivo*. Tiempo Contemporáneo.
- SEGITTUR. (2015). *Informe destinos turísticos inteligentes: Construyendo el futuro*. SEGITTUR. <https://www.segittur.es/wp-content/uploads/2019/11/Libro-Blanco-Destinos-Turisticos-Inteligentes.pdf>
- Segura, A. A. (2004). *Semblanzas biográficas marplatenses*. Martín.
- Sota, E. R. de la, Giuduce, G. E., Ponce, M., Ramos Giacosa, J. P., y Arturo, M. (2004). Relaciones fitogeográficas de la flora pteridofítica serrana bonaerense. *Boletín de la Sociedad Argentina de Botánica*, 39(3–4), 181–194.
- Turismo Mar del Plata. (s.f.). *Ente Municipal de Turismo de General Pueyrredon*. <https://www.turismomardelplata.gob.ar/>

# Yopal

en el contexto de la  
**geopolítica petrolera:**  
transformaciones locales y  
dinámicas **g l o b a l e s**

Ferney Francisco Barreto Rojas <sup>1</sup>  
Facultad de Artes y Dirección de Arquitectura, Universidad Interna-  
cional del Trópico Americano, Yopal, Colombia.

Marielena Medina Ruiz <sup>2</sup>  
Instituto Politécnico Nacional, Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura (ESIA), Unidad Tecamachalco. Doctorado en Ciencias  
en Arquitectura y Urbanismo, México.

Yopal in the Context of Oil Geopolitics: Local Transformations and  
Global Dynamics



06



1 Arquitecto, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, especialista en planeamiento urbano y regional de la ESAP. Docente universitario UNITROPICO. Candidato a magíster en Gestión de cuencas hidrográficas, Universidad Santo Tomás, Colombia.  
Correo: [ferneybarreto@unitropico.edu.co](mailto:ferneybarreto@unitropico.edu.co)  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-4154-0710>

2 Estudiante del Doctorado en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo, Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura (ESIA), Unidad Tecamachalco. Maestra en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo. Arquitecta por la Universidad Católica de Colombia.  
Correo: [urbmariemed26@gmail.com](mailto:urbmariemed26@gmail.com)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9366-1956>

## Resumen

El capítulo analiza la evolución de Yopal, la capital del departamento de Casanare en Colombia, en el marco de la explotación petrolera y su vínculo con el contexto global. Lo que en su origen fue una comunidad rural basada en actividades agrícolas y ganaderas, experimentó un cambio drástico a partir de los años 90, cuando se descubrieron importantes yacimientos de petróleo en la zona. Este descubrimiento desplazó a la agricultura como principal pilar económico, haciendo que la región dependiera cada vez más del sector minero. El análisis se centra en cómo la extracción de petróleo forma parte de un escenario global caracterizado por la competencia entre naciones por el control de recursos estratégicos. Esto ha creado una relación compleja entre el desarrollo local y las dinámicas geopolíticas, subrayando la necesidad de evaluar el impacto de estas fuerzas externas en la vida cotidiana de la población. A pesar de los beneficios económicos y el crecimiento urbano resultante, el texto subraya que la dependencia del petróleo presenta varios retos, tales como la sostenibilidad y la gestión ambiental. Por esta razón, se pone de relieve la importancia de diseñar estrategias de desarrollo más sostenibles y equilibradas, que incluyan a todos los actores locales, con el objetivo de diversificar la economía y mejorar las condiciones socioeconómicas a largo plazo, garantizando que los recursos naturales benefician a la comunidad en su totalidad.

Palabras clave: explotación petrolera, desarrollo local, sostenibilidad.

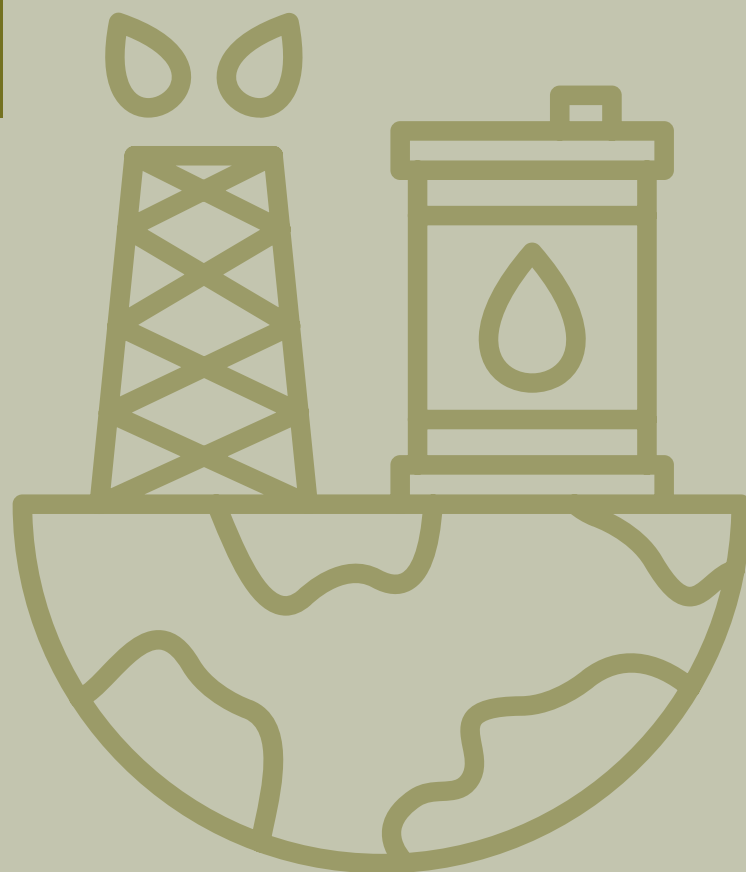
## Abstract

The chapter analyses the evolution of Yopal, the capital of the department of Casanare in Colombia, in the context of oil exploitation and its link with the global context. What was originally a rural community based on agricultural and livestock activities underwent a drastic change in the 1990s, when important oil deposits were discovered in the area. This discovery displaced agriculture as the main economic pillar, making the region increasingly dependent on the mining sector. The analysis focuses on how oil extraction is part of a global scenario characterised by competition between nations for control of strategic resources. This has created a complex relationship between local development and geopolitical dynamics, highlighting the need to assess the impact of these external forces on people's daily lives. Despite the economic benefits and the resulting urban growth, the text underlines that dependence on oil presents several challenges, such as sustainability and environmental management. For this reason, it highlights the importance of designing more sustainable and balanced development strategies, involving all local actors, with the aim of diversifying the economy and improving socio-economic conditions in the long term, ensuring that natural resources benefit the community as a whole.

Keywords: oil exploitation, local development, sustainability.

Este capítulo parte de la necesidad de revisar la incidencia de las esferas superiores, ya sea por efectos de un gobierno superior o de entidades territoriales, que aplican intereses específicos y pueden modelar cambios o tendencias en el desarrollo de la ciudad latinoamericana, principalmente dentro del contexto colombiano y su relación con el territorio de Casanare, específicamente en el municipio de Yopal; bajo el concepto de polaridad o multipolaridad en el marco del nuevo orden mundial. Esta reflexión aborda cómo la dinámica petrolera ha influido en la estructura socioeconómica de la región, así como las implicaciones de esta relación en un entorno global cambiante. De hecho, el desafío está en la reflexión en torno a la conformación urbana de los núcleos y los factores en que las dimensiones globales pueden moldear, transformar o incidir de manera positiva o negativa en el desarrollo (Sassen, 2014). No obstante, el conflicto social también cobra relevancia en el momento en que los intereses de las naciones poderosas sobrepasan las fronteras de países en desarrollo, los cuales tienen un bajo poder de gobernabilidad y de defensa.

Comprender la realidad de la ciudad latinoamericana, desde esta perspectiva, implica reconocer el nivel y las escalas de incidencia que ejercen las potencias sobre los intereses particulares de los ciudadanos, los gobiernos y las regiones específicas, los cuales se verán arrollados



por estrategias de dimensiones que sobrepasan su capacidad de resistencia y que al final resultarán instrumentalizados para continuar con un guion de beneficio de los más poderosos (Harvey, 2007). Esto corresponde con un modelo de ciudad ideal al que aspiran las ciudades en proceso de desarrollo, siendo un ejemplo de eso, Yopal, el cual se centra en la industria petrolera y pone de relieve los peligros de adoptar modelos de desarrollo basados en paradigmas globales sin tener en cuenta las particularidades locales.

Actualmente, existen distintas iniciativas como es el caso de Chile, que implementó el Sistema de Información y Estadística de Desarrollo Urbano (SIED), el cual depende del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. Estas dependencias construyen estadísticas caracterizando el Índice de Desarrollo Humano (IDH), así como el desarrollo de las ciudades (Reyes y De la Barrera, 2019). Dichas estadísticas son complementadas por distintos organismos internacionales que constatan asuntos preocupantes en términos humanos, dejando de lado la evaluación de la media de calidad de vida urbana y enfocándose en temas de pobreza extrema, hambre, violencia, desplazamiento, que son considerados como dimensiones en las que está sometido el contexto latinoamericano, africano y asiático (United Nations, 2020). Estos desafíos han derivado en situaciones de

conflicto armado, muchas veces exacerbados por intereses transnacionales que buscan el control estratégico de territorios, la explotación de recursos naturales, o el acceso a infraestructura clave. En este sentido, el conflicto no solo es una manifestación de dinámicas locales, sino también de intereses globales que buscan asegurar el acceso a recursos o ventajas geopolíticas (Brenner, 2019). Esto se ve claramente en las intervenciones de potencias extranjeras en regiones ricas en recursos naturales o en puntos estratégicos, como es el caso de las zonas petroleras en Medio Oriente o las disputas territoriales en África (Wallerstein, 2020). En resumen, las tensiones derivadas de la multipolaridad geopolítica y los conflictos de intereses transnacionales inciden directamente en el desarrollo urbano, generando dinámicas complejas que requieren un enfoque multidisciplinario para su análisis.

En el caso de la capital Yopal, se puede observar esta situación, ya que actualmente funciona como un epicentro regional de la producción petrolera y gasífera del oriente colombiano, con una proyección de reservas para los próximos 50 años como mínimo, en consecuencia al régimen de explotación que ha tenido durante la última década. Lo anterior es administrado por el marco de la legislación nacional; sin embargo, la forma de aprovechamiento y distribución de recursos financieros derivan

de negociaciones entre la nación y las multinacionales, que para el caso de Colombia, corresponden a licencias para la exploración y explotación de materias primas vitales hoy para la economía mundial.

Como toda actividad económica, el recurso energético está sujeto a la fluctuación de precios internacionales que motivan, retardan o promueven procesos de exploración y explotación conforme se estiman mercados de oferta y demanda. Por lo tanto, la aproximación al tema lleva a reconocer el escenario local (Yopal) y los principales atributos incidentes en el tema de “ciudad” y así revisar la región y el territorio nacional en generalidades, para luego reflexionar e interpretar de qué manera el contexto global permea en las particularidades locales.

El análisis del nuevo orden mundial multipolar es clave para comprender cómo las potencias globales afectan las economías y ciudades latinoamericanas, que muestran una gran vulnerabilidad frente a las decisiones de actores internacionales que disputan la supremacía económica, política y militar (Sassen, 2014).

Las economías de Latinoamérica dependen de las estrategias transnacionales de países con poder en el comercio internacional y las industrias militares, situándose en una posición de desventaja estructural, con excepciones

notables como Brasil y Venezuela, cuyas riquezas energéticas proporcionan cierto nivel de autonomía (Kay, 2010). Por otro lado, la integración de dichas economías en las redes de consumo global es facilitada por los avances en las comunicaciones y el comercio electrónico, que promueven productos globales en mercados locales. Esto incluye desde bienes de consumo familiar hasta armamentos, lo que refleja las complejas interconexiones entre las economías locales y las estrategias geopolíticas globales (Wallerstein, 2020).

Finalmente, las dinámicas de migración y desplazamiento forzado, resultado de conflictos internos y de la inseguridad en áreas rurales, ejercen una presión sobre los suelos urbanizables de las ciudades latinoamericanas. Esto, no solo altera la configuración urbana, sino que también evidencia las contradicciones sociales y la falta de equidad en el acceso a los servicios públicos, lo que genera una mayor segregación socioespacial en las áreas urbanas (Davis, 2010). Por lo tanto, las ciudades latinoamericanas se presentan como centros urbanos que reflejan las dinámicas del nuevo escenario mundial multipolar.



## Las ciudades latinoamericanas ante el “nuevo orden multipolar”

Comprender el nuevo orden mundial multipolar es fundamental para identificar los elementos que definen esta nueva configuración geopolítica, que refleja los extremos sociopolíticos que caracterizan el escenario global actual. La multipolaridad, como herramienta analítica, facilita el análisis de las relaciones internacionales en el siglo XXI, destacando las conexiones entre los diferentes actores a nivel global y sus consecuencias para el orden mundial (Acharya, 2014; Zakaria, 2008).

En la última mitad del siglo XX, el mundo estuvo estructurado por una lógica bipolar, especialmente durante la Guerra Fría, cuando las principales tensiones geopolíticas se concentraban entre Estados Unidos y la Unión Soviética (Gaddis, 2006). Sin embargo, en las últimas décadas, esta estructura ha evolucionado hacia una distribución más diversificada del poder global, en la que China ha surgido como un nuevo centro, junto con otros actores regionales y coaliciones transnacionales, como la OTAN y el G7 (Ikenberry, 2012).

Estas organizaciones no solo gestionan conflictos, sino que también estructuran las relaciones comerciales, políticas y de defensa a nivel global, basándose en los

intereses de sus miembros, a menudo fundamentados en principios políticos y religiosos (Mearsheimer, 2018).

En este contexto multipolar, países con menor influencia en la escena internacional, como Colombia, se ven obligados a buscar alianzas estratégicas tanto comerciales como políticas. Esta situación ha derivado en una polarización ideológica a nivel global, que divide a las naciones en torno a posiciones de derecha e izquierda (Levitsky, 2011). A nivel interno, esta polarización fragmenta a las sociedades, como ha ocurrido en varios países de América Latina, donde las diferencias ideológicas impactan no solo en los gobiernos nacionales, sino también en las divisiones territoriales, afectando a departamentos y municipios (Mainwaring y Pérez, 2014).

El panorama político de América Latina refleja claramente estas tensiones ideológicas. Venezuela, con su giro hacia la izquierda, junto con los cambios políticos en Brasil, Argentina, Chile, Ecuador, Perú y, más recientemente, Colombia, evidencian la competencia entre dos proyectos políticos globales (Roberts, 2015). A pesar de estas divisiones, los gobiernos de la región deben mantener relaciones comerciales y gestionar conflictos fronterizos, lo que puede conllevar ajustes en sus posturas políticas o, en algunos casos, una inclinación hacia regímenes más autoritarios, como en Cuba, Nicaragua o

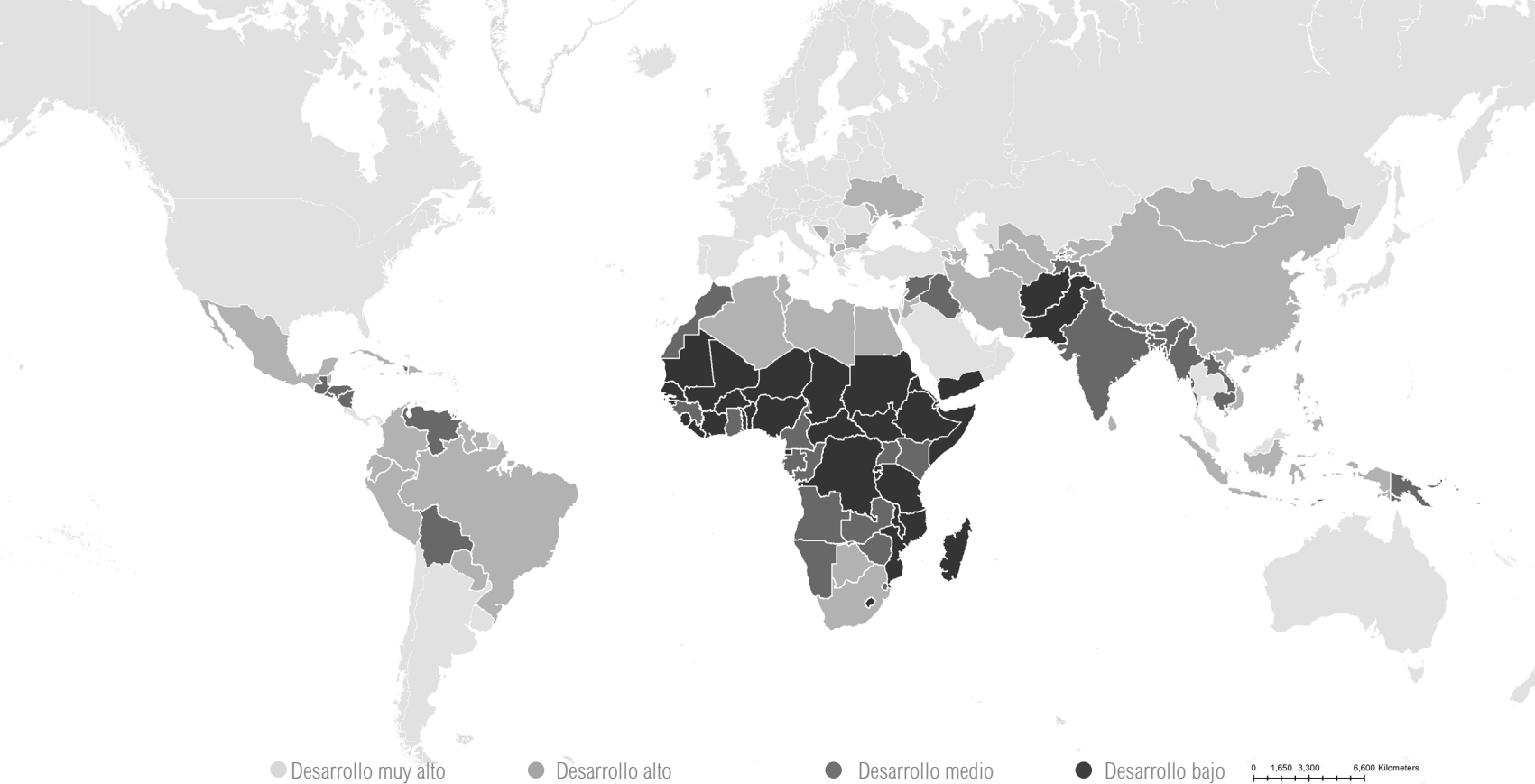


Figura 1. Índice de desarrollo humano 2022. Fuente: elaboración final propia con base en PNUD (2022).

Venezuela (Corrales y Penfold, 2011). La multipolaridad también abarca otras regiones como Asia y África, donde las tensiones entre democracias y regímenes autoritarios han generado conflictos fronterizos y crisis migratorias, como los flujos migratorios de África hacia Europa (Moyo, 2009). Además, los conflictos entre Ucrania y Rusia, o las tensiones entre Palestina e Israel, respaldadas por actores internacionales, subrayan el impacto de la multipolaridad en la estabilidad global (Fukuyama, 2018). Este marco de multipolaridad

geopolítica facilita la comprensión de los conflictos tanto internos, como los que se dan en varias naciones africanas, como externos, relacionados con intereses estratégicos. Un ejemplo claro es el conflicto entre Rusia y Ucrania, así como las tensiones entre China y Taiwán, ambos casos sustentados por argumentos históricos y territoriales, que evidencian una tendencia hacia la fragmentación territorial. Por lo tanto, el análisis de la multipolaridad y sus efectos permite una mejor comprensión de las dinámicas globales contemporáneas (Figura 1).

# El concepto de potencia desde la carrera armamentista, control de recursos estratégicos

En el marco del nuevo orden mundial multipolar, las principales potencias globales compiten por la hegemonía económica, política y militar, así como por el control de recursos estratégicos como el petróleo, clave para preservar y expandir su influencia en el escenario internacional (Mearsheimer, 2018). Yopal, como parte de la infraestructura energética de Colombia, forma parte de esta dinámica al estar conectada con la explotación de hidrocarburos, que no solo impulsa la economía local, sino que también se integra en las estrategias energéticas globales. El petróleo ha sido, históricamente, un recurso fundamental para el poderío militar de las grandes potencias, ya que es crucial para la movilidad de sus fuerzas armadas y el sostenimiento de sus economías industriales y bélicas.

En este sentido, el control y la producción de petróleo en lugares como Yopal, dentro del contexto de un país en desarrollo como Colombia, se convierte en un punto de interés para potencias que necesitan asegurar el suministro de este recurso para mantener sus capacidades militares (Harvey, 2007). Por otro lado, la carrera armamentista también está vinculada al acceso a estos

recursos energéticos, ya que el petróleo no solo es esencial para las industrias de defensa, sino que también es motivo de disputas geopolíticas y alianzas estratégicas que buscan garantizar el flujo estable de energía para el uso militar y civil. Por lo tanto, Yopal, se inserta en las dinámicas del nuevo orden al estar conectada a las redes globales con el petróleo codiciado por las potencias y su explotación tiene implicaciones tanto para la seguridad energética como para las capacidades armamentísticas de los países que dominan el escenario internacional. A partir de este marco, se pueden visualizar dos principales escenarios que ilustran la distribución del poder militar global: (1) los países considerados potencias por sus recursos armamentísticos, (2) el nivel de armamento en los países latinoamericanos (Figura 2).

Este concepto, adicionalmente se vincula con otro factor preponderante: el narcotráfico relacionado al conflicto armado en Colombia. Dicho factor funge como un agente crucial en la generación de conflictos, tanto a nivel nacional como internacional, ya que alimenta profundas divisiones ideológicas y corrompe a las instituciones públicas, a los organismos de control y a las fuerzas de seguridad. En Colombia, esta actividad ha impulsado ciclos de violencia, desplazamiento forzado, parapoltica y conflictos fronterizos, generando una compleja red de violencia y despojo de tierras (Solheim, 2016).

# Los ejércitos más potentes del mundo en 2020

Rank - País		Presupuesto militar	Miembros activos	No. aeronaves	No. tanques	Fuerza naval total
1	EE. UU.	\$ 750,000,000,000	1,400,000	13,264	6,289	490
2	Rusia	\$ 48,000,000,000	1,013,628	4,163	12,950	603
3	China	\$ 237,000,000,000	2,693,000	3,210	3,500	777
4	India	\$ 61,000,000,000	1,444,000	2,123	4,292	285
5	Japón	\$ 49,000,000,000	247,160	1,561	1,004	155
6	Corea del Sur	\$ 43,800,000,000	600,000	1,649	2,614	234
7	Francia	\$ 41,500,000,000	268,000	1,229	528	180
8	Reino Unido	\$ 55,100,000,000	192,660	733	227	88
9	Egipto	\$ 11,200,000,000	440,000	1,054	4,295	316
10	Brasil	\$ 27,800,000,000	334,500	715	437	112

# Los ejércitos más potentes de América Latina

Rank - País		Presupuesto militar	Miembros activos	No. aeronaves	No. tanques	Fuerza naval total
10	Brasil	\$ 27,800,000,000	334,500	715	437	112
37	Colombia	\$ 10,600,000,000	295,000	469	0	453
38	México	\$ 7,000,000,000	277,000	484	0	189
40	Perú	\$ 2,560,000,000	120,680	295	300	60
41	Venezuela	\$ 745,000,000	343,000	260	390	49
43	Argentina	\$ 4,200,000,000	83,515	227	370	42
46	Chile	\$ 4,250,000,000	77,200	235	350	68
67	Bolivia	\$ 600,000,000	36,000	69	534	173
68	Ecuador	\$ 2,500,000,000	40,000	108	232	19
73	Cuba	\$ 500,000,000	50,000	80	1180	12

Figura 2. Los 10 ejércitos más potentes del mundo en 2020 y los 10 ejércitos más potentes de América Latina. Fuente: Infobae (2020).

Las ganancias del narcotráfico financian grupos armados y redes criminales, exacerbando la inestabilidad política y social, mientras los mercados internacionales de drogas, principalmente en países desarrollados, impulsan el crecimiento de mafias transnacionales que operan con impunidad (Felbab-Brown, 2009).

La demanda global de drogas como la cocaína, cuya producción se da en países como Colombia, Perú y Brasil, se integra a economías ilegales devastando tanto los ecosistemas locales como las comunidades indígenas (Gootenberg, 2009). En Colombia, la deforestación de selvas amazónicas y andinas para el cultivo de coca y la minería ilegal han destruido vastas áreas de reservas naturales y territorios indígenas, involucrando a poblaciones ancestrales en actividades ilegales (Álvarez, 2007). Estas ganancias ilícitas no solo financian a grupos armados, sino que también generan cadenas de lavado de dinero que afectan profundamente a las economías locales, particularmente en ciudades como Buenaventura, Cali y Arauca (Gómez et al., 2019).

Finalmente, la migración ha sido, desde los últimos años, un resultado común de los conflictos nacionales e internacionales, que genera importantes movimientos poblacionales y que afecta tanto a los migrantes como a los países receptores, causando inestabilidad y presión

social. Ejemplos destacados incluyen las migraciones de África a Europa, de América Latina a Estados Unidos, y de Venezuela a Colombia (De Haas et al., 2019). En Colombia, el departamento de Casanare ha recibido una gran cantidad de migrantes venezolanos, especialmente en su capital, Yopal, debido a su proximidad a la frontera. Esta migración ha cubierto la demanda de mano de obra en el sector rural, particularmente en la ganadería, debido a la congruencia cultural entre los llanos de Venezuela y Colombia.

Además, los migrantes han ocupado empleos urbanos en áreas como el sector metalmecánico, gastronómico y en empresas petroleras contribuyendo al desarrollo local. No obstante, esta afluencia ha incrementado la demanda de viviendas, elevando los precios de arrendamientos y terrenos, especialmente en Yopal y sus alrededores, lo que ha generado presiones sobre el mercado inmobiliario regional (Chaves y Echevarría, 2020). Así pues, el concepto de potencia desde la carrera armamentista se vincula con el narcotráfico y la migración en Yopal, a través de la influencia de redes criminales armadas que, financiadas por el narcotráfico, generan conflictos internos. Esto impulsa la migración forzada hacia el departamento, afectando su estabilidad social y económica al aumentar la demanda de empleo y vivienda, y exacerbar la inseguridad local.

## El auge de la industria petrolera en Colombia

Desde la década de 1970, los gobiernos colombianos identifican la dependencia energética como uno de los principales desafíos para el crecimiento y la estabilidad del país. Durante ese período, Colombia enfrentaba limitaciones en su capacidad para producir el petróleo necesario y así satisfacer su demanda interna, lo que la obligaba a depender de las importaciones. Esta situación, generó vulnerabilidad en términos de seguridad energética y limitaba la capacidad del país para aprovechar el potencial económico de sus recursos naturales, restringiendo a su vez la autosuficiencia y exponiéndose a las fluctuaciones del mercado internacional y afectando también, su balanza comercial y de seguridad económica (Ecopetrol, 2010). Con el objetivo de revertir esta situación, los sucesivos gobiernos implementaron una serie de políticas que buscaban fomentar la exploración y explotación petrolera en su territorio.

Por ejemplo, Alfonso López Michelsen (1974-1978) impulsó el diseño de políticas de apertura, Julio César Turbay Ayala (1978-1982) implementó en Colombia el aumento de actividades de exportación petrolera, firmando importantes contratos con multinacionales para llevar a cabo exportaciones en los Llanos Orientales del país

incluido el departamento de Casanare. Entre tanto, en el gobierno de Belisario Betancur (1982-1986) se consolidaron políticas para atraer inversión extranjera en el sector energético y se promovieron contratos de asociación con empresas extranjeras, que sentaron las bases para descubrimientos importantes en los Llanos Orientales. Posteriormente, en la administración de Virgilio Barco Vargas (1986-1990) se conoció la entrada de la empresa British Petroleum (BP) en Colombia, lo que llevó al descubrimiento de grandes yacimientos petroleros como Cusiana y Cupiagua en Casanare. Este periodo fue crucial para el boom petrolero en la región, hecho que continuó César Gaviria Trujillo (1990-1994) al establecer incentivos fiscales y contractuales para atraer aún más inversión extranjera de explotación petrolera y comenzó la producción de los pozos de Cusiana y Cupiagua.

Con Ernesto Samper (1994-1998), se desarrollaron nuevas áreas de exploración y se fortalecieron relaciones con multinacionales. Sin embargo, en el gobierno de Andrés Pastrana (1998-2002) se enfrentaron desafíos debido a la fluctuación de los precios del petróleo y la inseguridad en las zonas de producción. No obstante, las políticas de apoyo a la inversión extranjera y la explotación de recursos, continuaron. Bajo el mandato de Álvaro Uribe Vélez (2002-2010) se promovió una mayor apertura del sector energético, fortaleciendo la Agencia

Nacional de Hidrocarburos (ANH) para mejorar la administración de los recursos hidrocarburíferos y atraer más inversión extranjera. Uribe también facilitó la entrada de nuevas empresas y promovió la seguridad en las áreas petroleras. Cada uno de estos gobiernos jugó un papel importante en la consolidación de la industria petrolera en Colombia, especialmente en regiones como Casanare, donde se encuentran algunos de los campos más productivos del país.

Así, desde finales de la década de 1980 y durante la de 1990, Colombia experimentó un importante boom petrolero, impulsado en parte por la llegada de grandes empresas multinacionales, que fueron atraídas por los incentivos fiscales y contractuales ofrecidos por el Estado (Jiménez, 2010), ya que este, a través de entidades como Ecopetrol<sup>1</sup> y la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH)<sup>2</sup>, implementó una serie de reformas que incluyeron dichos incentivos fiscales, tales como exenciones tributarias, regalías más competitivas y mejores condiciones contractuales para empresas extranjeras, permitiendo mayor flexibilidad y rentabilidad en sus operaciones.

<sup>1</sup> Ecopetrol es la empresa estatal de petróleo y gas de Colombia, una de las mayores de América Latina, dedicada a la exploración, producción, refinación y transporte de hidrocarburos en el país y en el extranjero (Ecopetrol, 2010).

<sup>2</sup> La Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) es la entidad gubernamental colombiana encargada de administrar y promover los recursos hidrocarburíferos del país, gestionando las actividades de exploración y explotación mediante contratos con empresas nacionales e internacionales (ANH, 2012).

En Yopal, varias empresas petroleras, tanto nacionales como extranjeras, tienen operaciones, pero los países dueños de estas empresas no son directamente los propietarios de los recursos, de hecho, en Colombia son propiedad del Estado. Sin embargo, las empresas petroleras, a través de concesiones y contratos con el gobierno colombiano, tienen el derecho de explorarlos y explotarlos. Una de las principales operadoras es Perenco, que es una empresa privada anglo-francesa que se especializa en la exploración y producción de petróleo y gas, esta, ha colaborado con otras empresas y entidades locales, incluidas asociaciones con Ecopetrol y la ANH, lo que le ha permitido expandir sus operaciones en la región.

Otro ejemplo es Canacol Energy Ltd, que es una compañía canadiense dedicada a la exploración y producción de gas y petróleo, con operaciones en Ecuador, México, y, particularmente, en Colombia; cotiza en la Bolsa de Toronto (Toronto Stock Exchange) y en el OTCQX de Estados Unidos, además, está registrada en las bolsas de valores de Colombia y México, bajo los símbolos CNE, CNNEF, CNEC y CNEN. Su oficina principal se encuentra en Calgary, Alberta (Canadá), y su sede administrativa en Bogotá, Colombia. Por otro lado, está Mansarovar Energy y es una empresa que opera en Colombia y se dedica a la exploración y producción de

petróleo. Es una *joint venture* (empresa conjunta) entre dos grandes compañías: Sinopec (China Petroleum & Chemical Corporation) y ONGC Videsh (Oil and Natural Gas Corporation), una compañía estatal de la India. Está vinculada a la industria petrolera en Yopal, Casanare, a través de su participación en la exploración y explotación de petróleo en la cuenca de los Llanos Orientales, y sus operaciones son clave en la producción de crudo en la región. Gran Tierra Energy, por su parte, es un actor clave en la industria petrolera colombiana, con un enfoque claro en el crecimiento sostenible y la responsabilidad social (Figura 3).

## ¿Polaridad o multipolaridad? Un acercamiento al territorio de Casanare y el Municipio de Yopal

El debate entre polaridad y multipolaridad, en términos geopolíticos, tiene implicaciones directas en territorios ricos en recursos como Casanare y su capital, Yopal. Como epicentro de la producción petrolera en Colombia, esta región ha sido influenciada por la llegada de multinacionales y la inversión extranjera, factores que reflejan cómo el poder global se distribuye y se ejerce a nivel local. En este contexto, la explotación de hidrocarburos de la región se inserta en las dinámicas del nuevo orden mundial, donde múltiples actores globales compiten por

el control de recursos estratégicos, configurando relaciones de poder que moldean el desarrollo territorial y económico de la región. No obstante, la relación entre el territorio de Casanare, y entre Yopal, con el concepto de polaridad o multipolaridad en el contexto del nuevo orden mundial, es compleja y multifacética. A continuación, en las siguientes secciones, se presenta el análisis que aborda cómo la dinámica petrolera ha influido en la estructura socioeconómica de la región, así como las implicaciones de esta relación en un entorno global cambiante.

### Contexto geográfico, histórico e impacto económico

Casanare, uno de los 32 departamentos de Colombia, se ubica al oriente del país, lejos de los puertos marítimos del Atlántico y Pacífico, lo que limita su conexión directa con las costas. Sin embargo, pertenece a la cuenca del río Orinoco, que ofrece una posible vía fluvial para el comercio internacional a través de Venezuela. Se caracteriza por dos tipos de paisajes: la llanura ganadera y la sabana inundable, que posee importantes ecosistemas acuáticos y biodiversidad, fundamentales para la cultura llanera y el equilibrio ambiental de la región (Figura 4). El municipio de Yopal, es la capital de Casanare y se ubica en el centro de la región Orinoquia. Cuenta con una extensión territorial de 2,532 km<sup>2</sup>, donde el 86% de



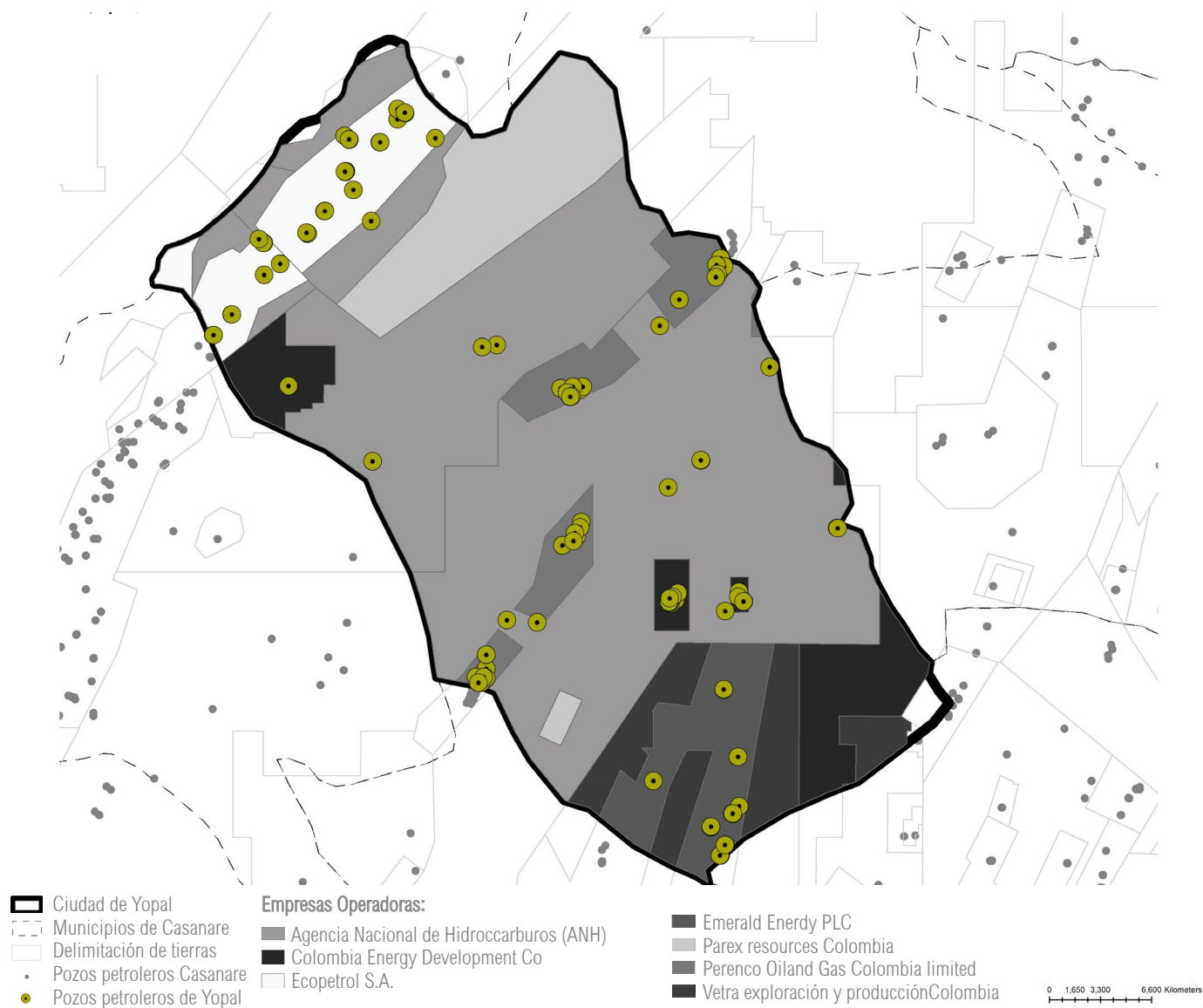


Figura 3. Pozos y empresas operadoras en la ciudad de Yopal Casanare (2024). Fuente: elaboración propia con base en Mapa de tierras 2024, geoportal ANH (2024).

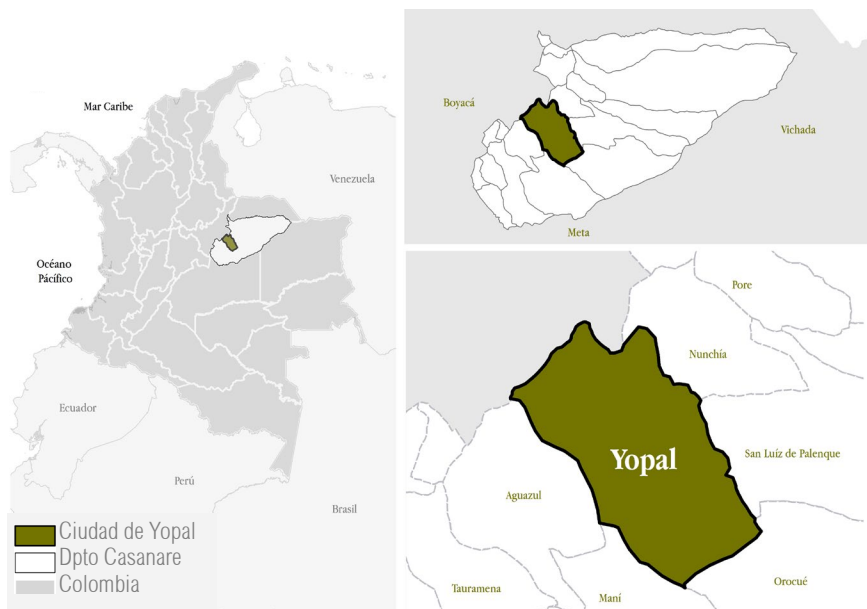


Figura 4. Contextualización geográfica de Yopal, Casanare en su escala País, Departamento, Ciudad. Fuente: elaboración propia con Arcmap 10.5.

En 2022, la estructura demográfica de Yopal continuó presentando población tipo expansiva, es decir, con una gran concentración de población joven. Según datos del DANE (2024), para 2021 el valor agregado de Yopal fue de \$5.5 billones, de los cuales, \$2.9 billones correspondieron a actividades terciarias<sup>3</sup>, seguidas de las actividades primarias con \$2.1 billones y, finalmente, las secundarias con \$396 mil millones. Así mismo, el peso

<sup>3</sup> Incluye las actividades de electricidad, gas y agua; comercio; reparación de vehículos automotores; transporte; alojamiento y servicios de comida; información y comunicaciones; actividades financieras y de seguros; actividades inmobiliarias; actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo; administración pública; educación; salud; actividades artísticas, de entretenimiento y recreación; actividades de los hogares individuales.

relativo municipal en el valor agregado departamental fue de 32.4%.

Yopal, se ha consolidado actualmente como un núcleo de la industria petrolera en Colombia, evidenciando cómo esta actividad logra transformar el desarrollo urbano. De hecho, entre 1985 y 2015, su población creció de 170,238 a 357,000 habitantes (DANE, 2024) aunque este crecimiento ha traído problemas como corrupción y deterioro de la infraestructura. Aunque inicialmente su asentamiento fue rural con una base agrícola y ganadera, la ciudad se ha ido transformando de manera drástica desde los noventa a partir de la explotación de grandes reservas de hidrocarburos, que reconfiguraron su economía local (Salgado, 2020).

Los pozos que se han aprovechado en Casanare, desde la mencionada década, son los de Cusiana, Cupiagua, Pauto y Floreña, operados por Perenco y otras empresas (Figura 5). A partir de ello, la actividad extractiva aceleró una transformación económica, fiscal y demográfica, desplazando al sector agrícola como base del Producto Interno Bruto regional y generando una marcada dependencia de la industria del crudo. Esta reconfiguración trajo consigo importantes brechas salariales entre el sector petrolero y el resto de la economía, al tiempo que posicionó a Colombia como un actor de peso en

el mercado internacional de hidrocarburos (Vargas y Prieto, 2016). Según datos de la Agencia Nacional de Hidrocarburos y de Ecopetrol, el mapa actual de explotación en Casanare revela una alta concentración de pozos activos, especialmente desde el proyecto Cusiana, iniciado en 1992 sobre la antigua Hacienda Santiago de las Atalayas. Esta etapa marcó el inicio formal de la actividad extractiva intensiva en la región, con una expansión sostenida que ha situado a Casanare entre los cinco principales departamentos productores del país. En conjunto con Meta, Santander, Arauca y Putumayo, concentra cerca del 88% de la producción nacional, destacándose municipios como Yopal, Puerto Gaitán y Acacías por su volumen de extracción.

El posicionamiento de Casanare como epicentro de la actividad petrolera nacional no solo ha transformado su estructura económica, sino que también ha tenido un impacto directo en la redistribución de recursos públicos, puntualmente a partir del sistema de regalías. Este mecanismo ha permitido que una parte importante de los ingresos por hidrocarburos regrese a los territorios productores, financiando proyectos sociales e infraestructura (Campetrol, 2023). Casanare ha sido uno de los mayores receptores de estos recursos, acumulando más de un billón de pesos en transferencias. No obstante, su gestión ha sido motivo de debate, ya que persisten

fuertes desigualdades en la asignación: mientras la gobernación concentra la mayor parte del presupuesto, municipios como Yopal han recibido proporciones menores, lo que ha generado tensiones entre actores locales y regionales. La disparidad en el acceso y control de los beneficios derivados del petróleo no solo ha evidenciado conflictos en la administración pública, sino también una polarización territorial que limita el alcance equitativo del desarrollo.

Por lo tanto, existe una clara división entre el gobierno departamental, que gestiona la mayor parte de las regalías, y las comunidades locales, que demandan una distribución más justa y transparente. La tensión ha contribuido al incremento de prácticas clientelistas y fenómenos de corrupción que deterioran la confianza institucional. Al mismo tiempo, la escena local ha comenzado a reflejar dinámicas propias de una multipolaridad interna, donde actores como organizaciones no gubernamentales, comunidades indígenas y movimientos sociales emergen como voces que buscan incidir en la gestión de los recursos. Estas iniciativas intentan abrir canales de diálogo con las autoridades, con el propósito de garantizar que los ingresos petroleros se utilicen en función del bienestar colectivo y no queden capturados por intereses particulares. A estos desafíos de gobernanza se suma el impacto ambiental derivado de la explotación intensiva.

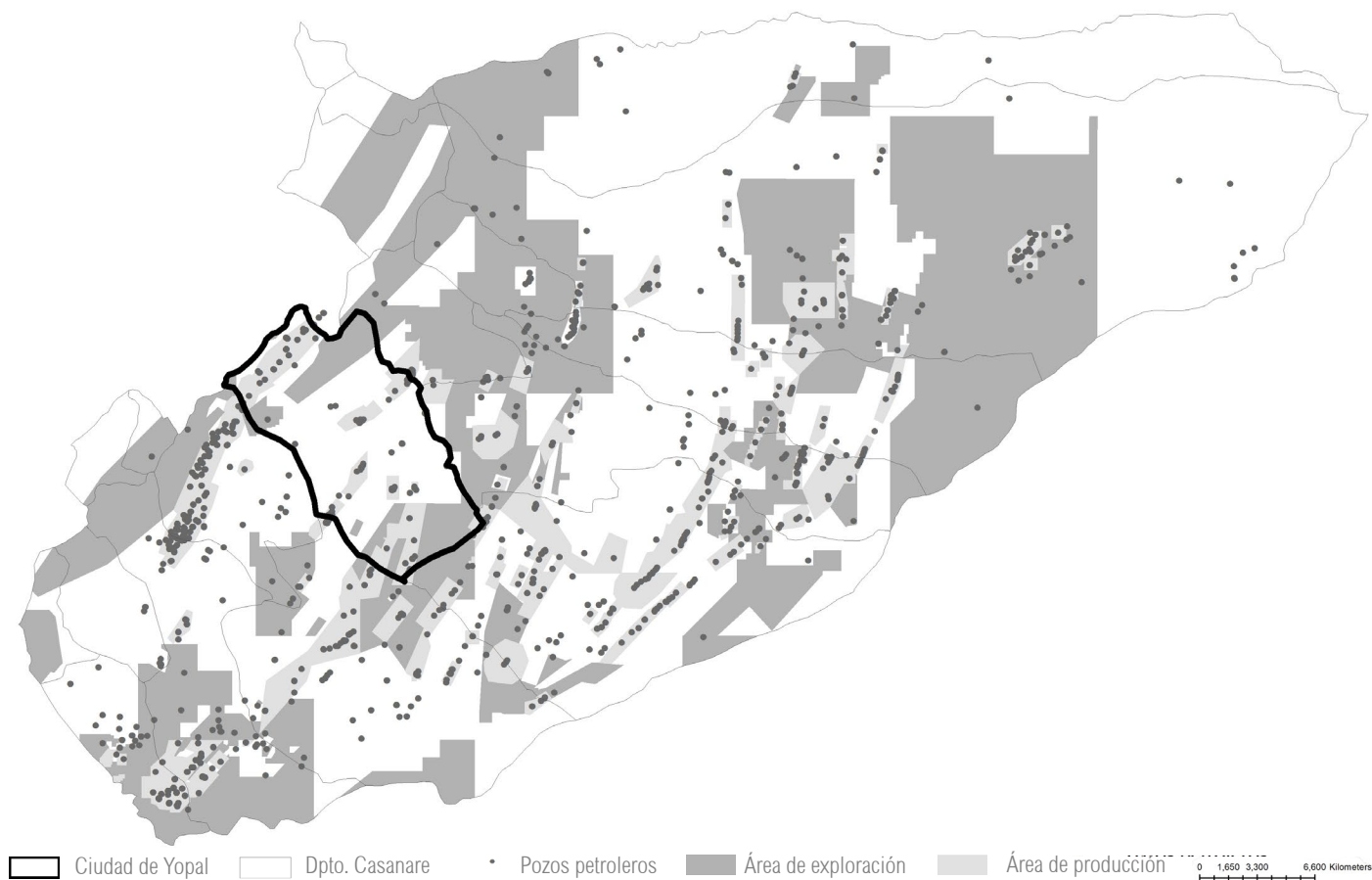


Figura 5. Pozos de extracción petrolera en el departamento de Casanare. Fuente: elaboración propia con base de datos del Servicio Geológico Colombiano (2024).

La presión sobre los ecosistemas, la contaminación de fuentes hídricas y el uso extensivo del suelo, han puesto en riesgo el equilibrio ambiental del territorio. La llegada masiva de población y el crecimiento urbano desordenado han agravado esta situación, al aumentar la demanda de servicios y recursos naturales. Además, la

dependencia del petróleo ha expuesto a la ciudad a la volatilidad del mercado internacional: en tiempos de precios altos, se impulsan obras e inversiones; pero cuando los precios caen, la economía local se desacelera bruscamente. Esta vulnerabilidad refuerza la necesidad urgente de diversificar la base productiva de Yopal y del departamento,

apostando por modelos de desarrollo menos dependientes del extractivismo.

### Factores de plusvalía, desarrollo y crecimiento

La ciudad de Yopal presenta una perspectiva favorable para su crecimiento y consolidación como núcleo regional de servicios, la cual se sustenta en su beneficiosa disposición topográfica y en la presencia de diversas entidades de carácter nacional y regional, por ejemplo, entre las instituciones destacadas de las que dispone se encuentran la Octava División del Ejército y siete batallones del Ejército Colombiano asentados en la periferia de la ciudad, la base de la Fuerza Aérea y el Comando Departamental de la Policía Nacional. La constante interacción entre estas entidades junto con los gobiernos departamental y municipal genera un ambiente de confianza, basado en la seguridad, que es un factor clave para atraer inversión, establecerse y permanecer en la región.

Adicionalmente, la ciudad ha fortalecido su rol en el sector financiero con diversas entidades bancarias y financieras que apoyan proyectos de obra civil y programas de vivienda social, en especial en la capital departamental. Asimismo, Yopal ha consolidado una red de servicios de salud especializados, junto con una creciente oferta laboral que incluye desde servicios básicos hasta actividades especializadas en

talleres, centros de mantenimiento y logística para el sector del transporte y la industria extractiva de hidrocarburos, así como para el sector agrícola, principalmente en la producción arrocerá, que requiere atención especializada.

En la periferia de Yopal se están desarrollando proyectos de gran envergadura, como la doble calzada Aguazul-Yopal de 27 kilómetros. Esta infraestructura ha despertado un notable interés inmobiliario en ocupar lo largo del corredor vial, situación que ha llevado a plantearse nuevas reflexiones sobre el ordenamiento territorial y la planificación del territorio. Por otro lado, se ha proyectado infraestructura vital como la planta de potabilización, la cual está diseñada para una capacidad futura de 500,000 habitantes, aunque actualmente se parte de una base de 180,000 habitantes. La planta ya ha sido construida y se espera que se realicen las obras complementarias para su plena operación e integración a la red matriz de la ciudad. También se prevé la construcción de plantas de tratamiento de aguas residuales, en consonancia con la expansión urbana de la ciudad, que se alinea con los principales ejes de conexión regional, como las vías Morichal-El Algarrobo, Puente El Cacho y Orocué.

La región se beneficia de contratos nacionales para que empresas multinacionales, en consorcio con Ecopetrol, operen en la exploración y explotación de nuevos pozos petroleros y producción de gas.

Esta actividad ha dinamizado el comercio local y los servicios especializados en maquinaria y equipos necesarios para la exploración y explotación de recursos del subsuelo.

Además, se ha planteado la declaratoria legal para que el aeropuerto El Alcaraván adquiera la categoría internacional, esto fundamentado en la cercanía del sector industrial de Araguaey, la cual cuenta con una planta productora de combustibles, ventaja que permitiría el suministro de gasolina y ACPM, así como gasolina de alto octanaje para aeronaves que operan en tránsito en dicho aeropuerto.

Yopal también ha experimentado una notable inercia migratoria, perceptible en la adquisición de inmuebles por parte de concejales, exconcejales, alcaldes y exalcaldes, quienes, tras culminar sus mandatos, eligen residir en la ciudad, motivados por las oportunidades de escalamiento en el ámbito político departamental. Esta movilidad poblacional se refleja en las estimaciones del DANE, que indican crecimientos en municipios como Pore, Trinidad, Nunchía, Sácamá, Támara, Recetor y Chámeza, mientras que Yopal y otros municipios como Paz de Ariporo y Villanueva presentan un crecimiento poblacional, en parte debido a la absorción de migrantes de otros departamentos como Arauca, Vichada, Meta y Boyacá, así como de población venezolana que se ha asentado en la región. El interés de empresas nacionales e internacionales por

desarrollar infraestructura productiva en los sectores turístico, hotelero, agrícola y ganadero en Casanare se ha incrementado, con Yopal como epicentro. En este contexto, se ha establecido una zona franca oficial en Yopalosa, en jurisdicción de Nunchía, conforme a la legislación colombiana. Finalmente, Yopal es sede administrativa y centro operativo del principal nodo del oriente colombiano, desde donde se bombea una parte importante del crudo colombiano destinado a la exportación. Esto consolida el área industrial de Araguaey, donde se concentran actividades como la gestión de desechos, la refinería de HidroCasanare, talleres al servicio del sector petrolero, molinos y depósitos de arroz, estaciones de servicio, y un aeródromo especializado en la fumigación y riego del arroz, entre otras infraestructuras clave para el desarrollo de la región.

## Conclusiones

A partir de las dinámicas de desarrollo identificadas en Yopal, se evidencia un entramado complejo donde la explotación petrolera ha desempeñado a lo largo de la década de los noventa un papel central. Este proceso transformó su economía a nivel local, relegando a un segundo plano actividades tradicionales como la agricultura y ganadería, mostrando en primera posición a la ciudad como uno de los tantos nodos energéticos clave dentro del país. En efecto, llegaron cambios significativos como la expansión urbana

urbana, las mejoras a infraestructuras de algunos sectores y el crecimiento poblacional acelerado; pero acompañadas de problemáticas persistentes como la corrupción, el deterioro de infraestructura y una débil sostenibilidad económica. Dentro de esta lógica, el desarrollo vial ha sido uno de los motores más visibles del crecimiento territorial de Yopal. Por ejemplo, el corredor Yopal-Aguazul, la ruta hacia Yopalosa o los ejes periféricos como Morichal y El Cacho han incentivado la ocupación del suelo y la valorización inmobiliaria. Por lo tanto, el trazado de nuevas rutas, aunque por un lado facilita la conectividad operativa y logística de la industria petrolera, por otro lado, ha derivado en una mutación del paisaje natural y urbano donde lo que antiguamente eran predios ganaderos hoy tienen desde proyectos de vivienda campestre hasta servicios relacionados con el transporte, el comercio o el sector minero y energético.

Por lo tanto, se puede inferir que se necesitan nuevas herramientas jurídicas y fiscales que regulen los cambios de uso de suelo y eviten procesos de especulación descontrolada. La presión por tierras cercanas a la infraestructura vial ha desatado una demanda creciente, impulsando un proceso de urbanización disperso que, sin una planificación adecuada, deriva en más desequilibrios que beneficios. Paralelamente, Yopal, no puede desligarse del contexto internacional que moldea su rumbo, ya que esta ciudad opera dentro de un sistema global donde actores de diferente escala compiten

por un acceso estratégico a sus recursos. Así, la presencia de hidrocarburos en su territorio deriva en una conexión directa con las dinámicas geopolíticas que van más allá de lo local. Esta inserción ha traído beneficios económicos, pero también riesgos derivados de su alta dependencia del petróleo, cuya volatilidad expone a la ciudad a ciclos de auge y recesión.

En este contexto, el sistema de regalías ha funcionado como instrumento de redistribución donde, por un lado, permitió financiar obras y programas sociales, sin embargo, su gestión desigual provocó tensiones entre niveles de gobierno y comunidades locales. La polarización en el manejo de estos recursos, junto con la presencia de organizaciones sociales, comunidades indígenas y sectores no gubernamentales que reclaman transparencia, señala el origen de una dinámica multipolar dentro del propio Casanare.

Con una mirada hacia el futuro, Yopal, se localiza en un momento bisagra, donde la necesidad de diversificar su economía es evidente. Las alternativas están allí. El fortalecimiento del sector agrícola, el aprovechamiento turístico de sus paisajes y la cultura llanera, así como la apuesta por la innovación territorial y el conocimiento. La existencia de espacios como el Observatorio Urbano y su articulación con la Universidad UNITRÓPICO pueden servir como plataforma para desarrollar políticas públicas más informadas

y sostenibles. A ello se suma otro reto poco discutido, pero igual de crucial: la transferencia acrítica de tecnologías desde países desarrollados. La importación de soluciones técnicas ajenas a la realidad local ha evidenciado la fragilidad de un modelo que prioriza la estandarización por encima de la pertinencia. En este sentido, la ciudad debe repensar sus procesos de modernización, evaluando si la dependencia tecnológica también contribuye a mantener estructuras de desigualdad. Yopal, como muchas ciudades intermedias latinoamericanas, vive las tensiones de una doble condición: ser un nodo extractivo dentro de una economía globalizada y, al mismo tiempo, un territorio con dinámicas sociales, culturales y ambientales propias.

El desafío no está únicamente en gestionar los impactos de la bonanza petrolera, sino en construir un horizonte más justo, inclusivo y resiliente. Para ello, se requiere voluntad política, planificación técnica y, sobre todo, la participación de los actores locales en la definición del rumbo que la ciudad desea tomar.





- Acharya, A. (2014). *The end of the American world order*. Polity Press. <https://doi.org/10.25159/0256-6060/2897>
- Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH). (2012). *Informe de Gestión 2012*. [https://www.anh.gov.co/documentos/1477/Informe\\_de\\_Gesti%C3%B3n\\_2012\\_PDF.pdf](https://www.anh.gov.co/documentos/1477/Informe_de_Gesti%C3%B3n_2012_PDF.pdf)
- Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH). (2024). *Mapa de tierras*. Recuperado de <https://www.anh.gov.co/es/hidrocarburos/mapa-de-tierras/>
- Álvarez, M. D. (2007). Environmental damage from illicit drug crops in Colombia. En M. A. Mares & D. K. Lee (Eds.), *Extreme conflict and tropical forests* (pp. 133–147). Springer Netherlands.
- Brenner, N. (2019). *New urban spaces: Urban theory and the scale question*. Oxford University Press.
- Campetrol. (2023). *Informe sobre el uso de las regalías en Casanare*.
- Chaves-González, D., y Echevarría Estrada, C. (2020). *Venezuelan migrants and refugees in Latin America and the Caribbean: A regional profile*.
- Corrales, J., y Penfold-Becerra, M. (2011). *Dragon in the tropics: Hugo Chávez and the political economy of revolution in Venezuela*. Brookings Institution Press.
- De Haas, H., Castles, S., y Miller, M. J. (2019). *The age of migration: International population movements in the modern world*. Bloomsbury Publishing.
- Davis, M. (2010). Planet of slums: Urban involution and the informal proletariat. En I. Szeman y T. Kaposy (Eds.), *Cultural theory: An anthology* (pp. 318–329). Wiley-Blackwell. (Trabajo original publicado en 2004)
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2024). *Pirámide poblacional y valor agregado por actividades económicas, municipio de Yopal*.
- Ecopetrol. (2010). *Historia de la explotación petrolera en Colombia*.
- Felbab-Brown, V. (2009). *Shooting up: Counterinsurgency and the war on drugs*. Rowman & Littlefield.
- Fukuyama, F. (2018). *Identity: The demand for dignity and the politics of resentment*. Farrar, Straus and Giroux.
- Gaddis, J. L. (2006). *The Cold War: A new history*. Penguin.
- Gómez, C. Y., Sastoque, T. G., y Mantilla, S. C. (2019). Los estudios sobre el fenómeno de los cultivos ilícitos de coca en Colombia: Una revisión desde los enfoques de la geografía. *Análisis Político*, 32(97), 24–44.
- Gootenberg, P. (2009). *Andean cocaine: The making of a global drug*. University of North Carolina Press.
- Harvey, D. (2007). *A brief history of neoliberalism*. Oxford University Press.
- Infobae. (2020, 23 febrero). *El ranking de los ejércitos más poderosos del mundo y qué lugar ocupan los de América Latina*. Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2020/02/23/el-ranking-de-los-ejercitos-mas-poderosos-del-mundo-y-que-lugar-ocupan-los-de-america-latina/>
- Ikenberry, G. J. (2012). *Liberal Leviathan: The origins, crisis, and transformation of the American world order*. Princeton University Press. <https://doi.org/10.1515/9781400838196>
- Jiménez, J. R. P. (2010). El impacto de los precios del petróleo sobre el crecimiento económico de Colombia. *Revista de Economía del Rosario*, 13(1), 75–116.
- Kay, C. (2010). *Latin American theories of development and underdevelopment*. Routledge.
- Levitsky, S. (2011). *The resurgence of the Latin American left*. Cambridge University Press.
- Mainwaring, S., y Pérez-Liñán, A. (2014). *Democracies and dictatorships in Latin America: Emergence, survival, and fall*. Cambridge University Press.
- Mearsheimer, J. J. (2018). *The great delusion: Liberal dreams and international realities*. Yale University Press.

- Moyo, D. (2009). *Dead aid: Why aid is not working and how there is a better way for Africa*. Macmillan.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2022). Informe anual 2022. <https://annualreport.undp.org/2022/es/>
- Reyes Paecke, S., y De la Barrera Melgarejo, F. (2019). Monitoreo de los avances en desarrollo urbano: Análisis de los catastros de áreas verdes urbanas en el Área Metropolitana de Santiago, Chile. *Revista INVI*, 34(96), 129–150.
- Roberts, K. M. (2015). *Changing course in Latin America: Party systems in the neoliberal era*. Cambridge University Press.
- Salgado Jaramillo, J. E. (2020). *Producción de conocimiento en políticas públicas de la industria de hidrocarburos en Colombia, desde una perspectiva del modelo económico neoliberal, para el periodo 2000-2018*.
- Sassen, S. (2014). *Expulsions: Brutality and complexity in the global economy*. Harvard University Press.
- Servicio Geológico Colombiano (SGC). (2024). *SGC – Inicio*. Recuperado de <https://www.sgc.gov.co/>
- Solheim, H. A. S. (2016). *Gobernabilidad y gestión local de la seguridad: La relación entre el gobierno municipal y la policía en Bogotá, 1995–2015* [Tesis doctoral, Leiden University].
- United Nations. (2020). *World drug report*. United Nations Publication.
- Vargas, Á. A., y Prieto, R. (2016). *Panorama y consecuencias socioeconómicas de la industria petrolera en el departamento del Casanare*.
- Wallerstein, I. (2020). *World-systems analysis: An introduction*. Duke University Press.
- Zakaria, F. (2008). *The post-American world*. W. W. Norton & Company.

# Enclaves urbanos turísticos y su impacto en la Zona Metropolitana del Valle de México

Carlos Alberto Osorio Alonso <sup>1</sup>

Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura (ESIA), Unidad Tecamachalco. México.

Ricardo Gómez Maturano <sup>2</sup>

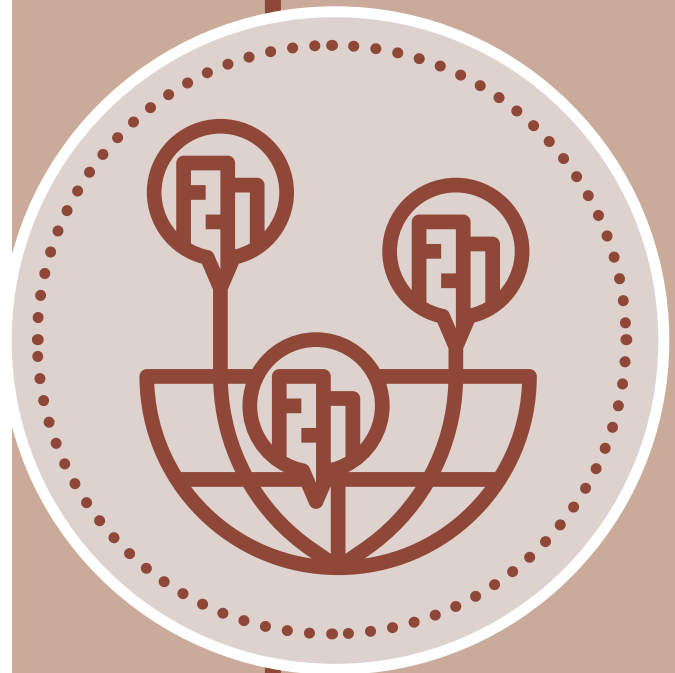
Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura (ESIA), Unidad Tecamachalco. México.

Penélope Tinoco Lamadrid <sup>3</sup>

Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de  
Morelos. México.

Urban tourist enclaves and their impact on the Metropolitan Area of  
the Valley of Mexico.

107





1 Estudiante del Doctorado en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo, Instituto Politécnico Nacional, Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura (ESIA), Unidad Tecamachalco. Maestro en Estudios Territoriales Paisaje y Patrimonio, Universidad Autónoma del Estado de Morelos.

Correo: [osorio@docentes.uaem.edu.mx](mailto:osorio@docentes.uaem.edu.mx)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-1477-9715>

2 Profesor e investigador en el Instituto Politécnico Nacional, ESIA, Unidad Tecamachalco, SEPI. Doctor en Urbanismo, UNAM. Maestro en Ciencias en la Especialidad de Arquitectura e ingeniero arquitecto, IPN.

Correo: [rgomezma@ipn.mx](mailto:rgomezma@ipn.mx)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8027-8648>

3 Docente en la Universidad Autónoma Del Estado De Morelos, Facultad de Arquitectura y Escuela de Turismo. Maestra en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio, UAEM. Licenciatura en Arquitectura, UAEM.

Correo: [Penelope.tinoco@docentes.uaem.edu.mx](mailto:Penelope.tinoco@docentes.uaem.edu.mx)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-9395-3785>

# Resumen

El capítulo analiza la configuración de los enclaves turísticos urbanos globalizadores en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), además de sus implicaciones territoriales. El problema central radica en cómo ciertas áreas de la ciudad están siendo adaptadas para el consumo del turismo internacional concentrando infraestructura y servicios específicos, lo que lleva a una desigualdad económica y exclusión periférica. El objetivo principal es analizar la localización y distribución espacial de los enclaves turísticos, considerando tres elementos: esparcimiento, cultura y deporte; alojamientos turísticos; y corporativos. Lo anterior, desde un enfoque teórico basado en Britton (1991) y Torres y Momsen (2005), donde los enclaves son analizados como espacios desconectados del desarrollo local. La metodología incluye el uso de Sistemas de Información Geográfica (SIG) y un análisis Kernel, para identificar áreas de concentración. Los resultados evidencian que la infraestructura turística se centraliza en alcaldías como Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, mientras las periferias permanecen excluidas, reforzando las desigualdades territoriales.

Palabras clave: desigualdad económica, desarrollo turístico, enclaves.

# Abstract

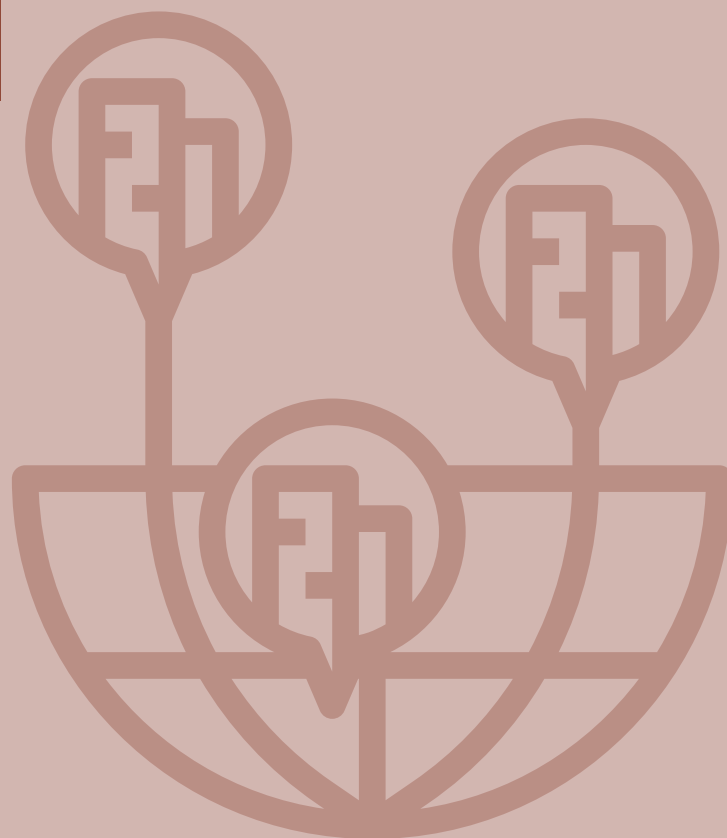
The chapter examines the configuration of globalized urban tourism enclaves in the Metropolitan Area of the Valley of Mexico (ZMVM) and their territorial implications. The central issue lies in how certain areas of the city are being adapted for international tourism consumption, concentrating infrastructure and specific services, which leads to economic inequality and peripheral exclusion. The main objective is to analyze the spatial location and distribution of tourism enclaves, considering three elements: recreation, culture and sports; tourist accommodations; and corporate services. From a theoretical approach based on Britton (1991) and Torres and Momsen (2005), these enclaves are examined as spaces disconnected from local development. The methodology involves the use of Geographic Information Systems (GIS) and Kernel density analysis to identify areas of concentration. The results show that tourism infrastructure is centralized in municipalities such as Cuauhtémoc and Miguel Hidalgo, while the peripheries remain excluded, reinforcing territorial inequalities.

Keywords: economic inequality, tourism development, enclaves.



Durante las últimas décadas, la globalización ha transformado profundamente las dinámicas económicas, sociales y políticas a nivel mundial, dando lugar a los llamados “enclaves globalizadores”. Estos enclaves, caracterizados por ser áreas geográficas con alta concentración de inversión extranjera y estrecha integración en cadenas de valor global, han sido promovidos como catalizadores del desarrollo económico y el crecimiento acelerado. Sin embargo, su proliferación plantea una serie de retos complejos y multifacéticos que requieren un análisis crítico y exhaustivo.

Aunque los enclaves globalizadores pueden ofrecer beneficios económicos significativos, como la generación de empleo, el desarrollo de infraestructura y el acceso a tecnología avanzada, también pueden acentuar las desigualdades socioeconómicas, tanto en el ámbito local como nacional. En muchos casos, su diseño prioriza la atracción de capital y talento global, lo que puede generar una desconexión con el entorno local, y una dependencia excesiva de la inversión extranjera, dejando al margen a las economías locales menos desarrolladas. Además, la concentración de poder económico en estos enclaves puede incidir en las políticas locales y nacionales, orientando la toma de decisiones hacia intereses corporativos en detrimento del bienestar social y el desarrollo sostenible.



Asimismo, la dependencia de estos enclaves en la economía global los hace susceptibles a las fluctuaciones del mercado internacional, las tensiones geopolíticas, y los cambios en las políticas económicas globales. En este contexto, surge la inquietud de si los beneficios económicos derivados de estos enclaves se distribuyen equitativamente entre la población, o si, por el contrario, perpetúan una nueva forma de colonialismo económico, en la que las naciones receptoras quedan subordinadas a las decisiones de actores externos.

En la actualidad, el desarrollo de enclaves turísticos urbanos globalizadores en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) representa una de las manifestaciones más visibles del impacto de la globalización en el territorio mexicano. Estos enclaves, diseñados para satisfacer las demandas del turismo internacional y las inversiones extranjeras, han transformado zonas clave de la capital y sus alrededores en espacios altamente conectados y orientados al consumo global. Sin embargo, este proceso ha traído consigo problemas como la gentrificación turística, el desplazamiento de comunidades locales, la desigualdad económica y la presión sobre los recursos naturales y culturales.

En este capítulo, se pretende identificar la localización y distribución espacial de los enclaves turísticos urbanos

en la Zona Metropolitana del Valle de México a partir de datos geoespaciales y del análisis de densidad de puntos de localización de alojamientos, lugares de esparcimiento, cultura y deporte, así como de corporativos en el año 2023.

Como hipótesis, se plantea que el desarrollo de enclaves turísticos globalizadores, impulsado por la inversión extranjera, particularmente de origen chino, ha transformado los territorios mexicanos en espacios altamente conectados y orientados al consumo global; aunque esto ha generado desigualdades sociales.

## La influencia de China en el turismo a nivel global

El turismo ha adquirido una relevancia crucial, debido al crecimiento acelerado en el flujo de viajeros a nivel global. Las exigencias del entorno internacional actual requieren que los estados adopten nuevas formas de cooperación e integración, que les permitan posicionarse de manera estratégica y competitiva en este nuevo escenario mundial. Para mejorar su competitividad, los países enfrentan el desafío de diversificar su oferta turística hacia mercados emergentes, no limitándose a los tradicionales emisores de turistas. China, en particular, representa un mercado emisor con un enorme potencial,

dada su creciente clase media, y su disposición a realizar gastos significativos durante los viajes. No obstante, para captar una mayor proporción de este mercado, es esencial que los países de una misma región establezcan alianzas que les permitan implementar estrategias conjuntas de promoción turística (Leung et al., 2014).

China, durante las últimas décadas ha tenido una significativa relación con el turismo a nivel global, evolucionando de manera importante, e impulsada por el crecimiento económico del país y su apertura en el mundo. De hecho, la influencia de este país en el turismo internacional comenzó a expandirse desde que China implementó reformas económicas en la década de 1980. Estas representaron una separación gradual del sistema de planificación centralizada, para llevarlo a una “economía socialista de mercado” (Naughton, 2018), creando zonas económicas especiales, como elementos clave que a su vez permitieron mayor autonomía y atrajeron inversión extranjera (Wei, 2000). Por lo que dicha reforma, si bien facilitó tanto la entrada de turistas internacionales también promovió la salida de población china al extranjero (Richter, 1989).

Es así como el turismo emisor impacta de manera considerable en muchas economías globales, pues los turistas de nacionalidad china son quienes más gastan

en viajes internacionales (UNWTO, 2020). Un ejemplo de ello es que, gracias al aumento de los ingresos disponibles en China como producto de un crecimiento económico sostenido, se ha facilitado que estos ciudadanos tengan la posibilidad de viajar fuera del país. De hecho, la Organización Mundial del Turismo (UNWTO), precisa que en el año 2019 los turistas gastaron una cifra total de 254 mil millones de dólares en el extranjero, lo que representa cerca del 20% del gasto mundial del turismo internacional (UNWTO, 2020). No obstante, el alto nivel de gasto se debe, por un lado, a la preferencia de un turismo de lujo, compras en destinos clave como lo son Estados Unidos y Europa, además de experiencias a nivel educativo y cultural de muy alta calidad (Wen y Kozak, 2022). Por otro lado, ya que los turistas chinos hacen viajes más largos, gastan más dinero en alojamiento, comida y actividades, a comparación de turistas de otros países; esto sin duda contribuye sustancialmente a las economías locales de aquellos destinos visitados (Cohen y Cohen, 2015). En efecto, este fenómeno se ve impulsado por el crecimiento de la clase media china, que ha valorado cada vez más los viajes internacionales como forma de mostrar un estatus social.

Este país ha sido un actor clave en la inversión en infraestructura turística global, consolidando su influencia a nivel económico en el sector del turismo. De hecho,



las empresas chinas han adoptado estrategias agresivas de expansión a nivel internacional, adquiriendo cadenas hoteleras, operadores turísticos y aerolíneas. Un ejemplo clave es el conglomerado chino HNA Group, que busca la expansión internacional, por lo que consiguió su participación en cadenas hoteleras como Hilton Worldwide Holdings (Wang, 2017) y Calson Hotels (Hsu, 2018), con el objetivo de obtener una diversificación global, y cumplir su deseo de dominar el mercado turístico a nivel mundial. Por otro lado, está *Jin Jian International Holdings*, que adquirió la cadena hotelera estadounidense Radisson Hospitality, y la cadena francesa *Lovre Hotels Group*, considerada la cadena hotelera más grande del mundo (Quer, 2021). Fosun International, por su parte, es reconocido por ser una pieza importante en el turismo internacional, pues fue adquirido a Club Med, una de las principales cadenas de resorts a nivel mundial, reflejando su estrategia de captar mercados de lujo y turistas internacionales (Li y Feng, 2019).

Por último, está Dalian Wanda Group, reconocida por invertir en propiedades de entretenimiento y turismo, que participa en complejos turísticos y centros comerciales en todo el mundo, y que, en el 2013, según Wang y Zhou (2020), compró el grupo británico de yates de lujo Sunseeker international, y ha desarrollado proyectos turísticos en Australia y Europa. Para países

en desarrollo de África y Asia, se ha promovido el desarrollo de la infraestructura turística por medio de la iniciativa de la Franja y la Ruta (Belt and Road Initiative, BRI), promocionada por el gobierno chino para el año 2013, como un proyecto en el que parte de sus objetivos es la creación de zonas turísticas especiales y la mejora de la conexión entre destinos. Por ejemplo, en Sri Lanka (Asia) y Kenia (África), China financió la mejora de la conectividad aérea y terrestre, junto con complejos turísticos para ayudar a estas naciones a atraer más turistas internacionales (Liu y Dunford, 2016). No obstante, dichos turistas son producto de una estrategia aún más grande, que se propone fortalecer lazos económicos, y a nivel cultural, con países que sean socios, derivando en la obtención de beneficios para China y para las economías receptoras.

A nivel interno, el gobierno de China ha jugado un rol importante en el desarrollo del turismo, al invertir en infraestructura para garantizar el acceso a sus lugares naturales, culturales e históricos. Esto, a partir de la implementación de políticas como la de la década los noventa, Plan Nacional de Turismo, con el propósito de consolidarse como un destino de primer orden. Además, ha realizado esfuerzos para mejorar sus servicios de turismo, para aumentar la calidad de experiencias de quienes los visitan, y para atraer turistas de alto poder adquisitivo (Li

et al., 2016), por ejemplo, a su patrimonio cultural, que incluye lugares declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, como la Muralla y el Palacio de Potala, que sirven para la promoción turística global.

A esto, Zhang y Morrison (2007), afirman que las políticas de apertura, como la globalización, son catalizadores en el crecimiento interno de China, lo que facilita el acceso de turistas internacionales, y mejora su infraestructura local, para que puedan acceder a ella. En efecto, dichas políticas impulsan su turismo interno, promoviendo el viaje de millones de chinos al interior del país; lo que a su vez genera un dinamismo que incluye tanto a las regiones cercanas del sudeste asiático como a los destinos más lejanos de Europa y América (Jørgensen y Kristensen, 2022).

En el ámbito turístico global, la expansión que ha tenido China se refleja en el intercambio cultural, la mejora de relaciones diplomáticas a través del turismo y la adquisición de infraestructura turística. De hecho, este enfoque integral entre lo que es la diplomacia y el turismo, es parte de una estrategia de crecimiento global de China (Hall y Krolkowski, 2022), que busca consolidar su rol como uno de los principales impulsores del desarrollo turístico internacional del siglo XXI. La influencia de China en el turismo global es profunda y multifacética,

afectando tanto al turismo emisor como al receptivo, y desempeñando un papel clave en la economía global, la diplomacia y las tendencias turísticas futuras.

## China y su influencia en el turismo latinoamericano

América Latina ocupa una posición clave, a nivel geopolítico, en su relación con el país asiático, a causa de la proximidad que tiene al área del Asia-Pacífico, que permite una interacción comercial y económica entre las dos regiones, pues facilita el transporte marítimo y el flujo de mercancías, reduciendo costos y tiempos en relación con otras rutas comerciales (Ellis, 2022).

A pesar de estar geográficamente distantes, la región de América Latina y el Caribe forma parte del entorno geopolítico extendido del Pacífico, con países como Chile, Perú y México, situados en la cuenca del Pacífico, lo que les otorga una conexión directa con Asia.

La consolidación de una relación geopolítica y turística se inició a principios del siglo XXI, cuando el país asiático incrementó el interés por generar lazos comerciales y diplomáticos con esta región. China incrementó sus acuerdos bilaterales con varios países latinoamericanos, y facilitó la emisión de visas para el turismo chino, lo

que ha fomentado una mayor promoción turística (Dossou et al., 2023). En cuanto a las relaciones diplomáticas entre estas regiones, se iniciaron con Cuba en el año 1960; sin embargo, en el periodo de 1970-1977, según Peng (2022), se da una primera ola de establecimiento de relaciones entre países latinoamericanos como lo son Chile, México, Argentina y Perú; la segunda ola fue en 1980, donde se anexaron Uruguay, Colombia y Bolivia, entre otros países. Para el 2008, China hace una publicación de una política hacia América Latina, donde se propone por objetivo crear una “asociación China ALC (América Latina y el Caribe), de cooperación integral, basada en igualdad y beneficio recíproco y desarrollo conjunto” (Peng, 2022, p. 126).

Esta asociación derivó en foros relevantes, como lo fue el de la CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños), que se creó con el propósito de generar la integración de treinta y tres países Latinos. Como hecho a destacar, en el año 2014, con la sede llevada a cabo en Brasil, particularmente se aprobó una declaración entre los líderes de China y la CELAC, estableciendo un plan cooperativo del 2015 al 2019 donde se incluye, además de otros ejes temáticos, al turismo como uno de los más importantes. Es así como este plan fomenta un marco cooperativo entre las dos regiones, ya que su propósito final era animar el diálogo y apoyo entre los

departamentos turísticos a nivel gubernamental, favoreciendo, de igual manera, la participación de los estatales junto con empresas turísticas, tanto públicas como privadas, y la promoción de inversiones recíprocas en el turismo, para así estimular a las empresas ambas partes para que desarrollen proyectos turísticos (Foro China-CELAC, 2015).

A nivel económico, China se cataloga, según el Gobierno Central (2022), como el segundo socio comercial de Latinoamérica, y como el primero para Brasil, Perú y Chile; así mismo, es el segundo destino de la inversión china en el exterior, después de Asia. Datos de la CEPAL correspondientes al año 2018, revelan que Brasil es el país con mayor inversión acumulada entre el periodo de 2003 al 2016, seguido de Perú, México y Argentina (Avendaño et al., 2017). Sin embargo, los informes de la CEPAL para el 2023, muestran que la inversión que hace China en América Latina se ubica principalmente en sectores de intercambio comercial y mejoras en infraestructura que también permean en el sector turístico, al facilitar la llegada de los turistas internacionales, por lo que invierten en puertos y aeropuertos (CEPAL, 2023).

Así pues, el desarrollo del turismo se da principalmente desde la inversión en infraestructura, lo que ha derivado también en una significativa apertura de fuentes

de trabajo (OMT, 2017). Es por ello que la región ha cobrado relevancia dentro de la estrategia geopolítica de China, a través de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), con varios países latinoamericanos firmando acuerdos de cooperación que no solo buscan mejorar la conectividad a través del Pacífico, sino también propiciar proyectos de mejora, en conectividad, para facilitar indirectamente al turismo. Por lo tanto, China busca tres objetivos clave para América Latina, según Arias (2005): en primer lugar, el desarrollo de su influencia política; en segundo lugar, poder asegurar el acceso a las materias primas; y, por último, encontrar mercados para aquellos productos que dicen “Made in China”.

Ahora bien, algunas empresas chinas han hecho inversiones importantes en el sector del turismo, pero están relacionadas indirectamente con el desarrollo de la infraestructura que facilita dicho sector; entre las principales empresas se encuentran China Communications Construction Company (CCCC), que participa en la modernización de puertos y aeropuertos de Panamá y Perú, mejorando la conectividad de los turistas internacionales; y Ctrip (Ctrip, s.f.), que es una agencia de viajes. China ha hecho alianzas con aerolíneas y agencias de viaje en América Latina, facilitando el turismo chino a países como Brasil, México y Chile. Por su parte, la empresa Dalian Wanda Group, ha mostrado interés en

proyectos hoteleros y de entretenimiento. La región latina, de hecho, es conocida por su inversión en complejos turísticos de lujo y parques temáticos, y ha comenzado a explorar oportunidades en la región, en parte gracias al creciente flujo de turistas.

Hoy en día, las tendencias del mercado del turismo en los países de la CELAC y China aún son limitadas; las proyecciones indican un aumento significativo en la participación de turistas chinos en los países de América Latina y el Caribe (LAC), y viceversa. De acuerdo con el informe *Tourism Towards 2030* de la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2017), se espera que los destinos emergentes, con un crecimiento promedio del 4.4% anual, superan significativamente a las economías avanzadas, cuyo crecimiento proyectado es del 2.2% anual para el período 2010-2030. En este contexto, América Latina y Asia-Pacífico son identificadas como las regiones con mayor potencial de crecimiento a largo plazo en el sector turístico. Esta tendencia ha llevado a un creciente número de países a enfocarse en captar turistas de mercados emergentes, caracterizados por un mayor poder adquisitivo, y disposición a viajar al extranjero.

## Relación entre México y China desde el turismo

México se ha posicionado como el destino turístico más visitado entre los países que conforman la CELAC, al recibir a más de 35 millones de turistas en 2016 (SECTUR, 2017). Además de su liderazgo regional, el país se ha convertido en un atractivo creciente para el mercado chino, con 74,000 visitantes chinos registrados en ese mismo año. La combinación de su riqueza cultural, histórica y natural, junto con políticas orientadas a diversificar su oferta turística, ha hecho que México busque capturar una mayor participación del mercado chino, un segmento que crece rápidamente gracias al poder adquisitivo de su clase media y alta (OMT, 2023).

Durante las últimas dos décadas, el turismo entre México y China ha mantenido un ritmo de crecimiento constante. Este fenómeno es resultado de la expansión económica de China y del aumento del turismo emisor, impulsado por una nueva clase media con mayor capacidad para viajar al extranjero (OMT, 2019). Al identificar en este mercado una oportunidad clave para diversificar su oferta, México ha intensificado sus esfuerzos para atraer a más visitantes chinos, especialmente a destinos emblemáticos como Cancún, la Riviera Maya, Los Cabos, y la Ciudad de México, ubicada en la Zona Metropolitana del

Valle de México (ZMVM). La ZMVM, que abarca la Ciudad de México y su área metropolitana, se ha convertido en un referente importante para el turismo chino en el país. Esta región destaca no solo por ser un punto de conexión aérea con vuelos hacia ciudades como Pekín y Shanghai, sino también por su amplia oferta cultural y patrimonial. Sitios como el Centro Histórico, el Palacio de Bellas Artes, el Templo Mayor y la Zona Arqueológica de Teotihuacán, a las afueras de la capital, son de gran interés para los visitantes chinos, quienes buscan experiencias únicas y auténticas vinculadas al patrimonio histórico (SECTUR, 2023).

De acuerdo con datos oficiales, en 2022 el número de turistas chinos en México superó los 170,000, un crecimiento notable en comparación con años anteriores (SECTUR, 2023). Este aumento se debe, en parte, a políticas más flexibles de visado y a estrategias de promoción que se han enfocado directamente en el mercado chino. Un ejemplo claro es el acuerdo firmado en 2019 entre la Secretaría de Turismo (SECTUR) y plataformas de turismo digital chinas, como Ctrip, que permitió a los viajeros chinos acceder a información turística en su idioma, y planificar sus visitas con mayor facilidad. Además, el Banco de México (2022) ha señalado que el gasto promedio de los turistas chinos es considerablemente mayor al de otros visitantes internacionales, lo

que ha incentivado al sector turístico mexicano a adaptarse mejor a sus expectativas. Esto incluye medidas como la capacitación de guías turísticos en mandarín, menús bilingües en restaurantes, y señalización en puntos clave como el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (García, 2020).

Sin embargo, este crecimiento enfrenta ciertos desafíos. La distancia geográfica entre ambos países y la limitada disponibilidad de vuelos directos son barreras significativas. Aunque existen rutas con escala en ciudades como Los Ángeles y Vancouver, la falta de vuelos sin conexión coloca a México en desventaja frente a otros destinos latinoamericanos (OMT, 2023). Ante esta situación, la colaboración entre ambos gobiernos para mejorar la conectividad aérea resulta fundamental. Además, la Iniciativa de la Franja y la Ruta impulsada por China, que promueve la inversión en infraestructura, representa una oportunidad clave para fortalecer el turismo en México. Inversiones en infraestructura turística y en modernización de servicios podrían facilitar la llegada de más visitantes chinos al país (Peng, 2022).

En conclusión, México se encuentra en una posición privilegiada dentro de América Latina para consolidar su relación turística con China. Como líder regional en la recepción de turistas, el país tiene la capacidad de captar

una mayor porción del mercado chino, un segmento con un alto nivel de gasto y un creciente interés por destinos culturales y naturales. Sin embargo, esta demanda del mercado turístico chino ha influido en el desarrollo, adaptación y concentración de infraestructura turística en destinos específicos denominados “enclaves turísticos de concentración de inversiones en servicios y oferta turística para visitantes internacionales con alto poder adquisitivo”. Aquí, México ha identificado en el mercado chino una oportunidad clave para diversificar su industria turística. No obstante, la atracción de turistas chinos se ha concentrado principalmente en enclaves como Cancún, la Riviera Maya, Los Cabos y la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), siendo este último un claro ejemplo de un enclave turístico urbano. Así pues, estos destinos cuentan con infraestructura hotelera, servicios de lujo y conectividad internacional, lo que los convierte en puntos clave para captar visitantes extranjeros, incluidos los turistas chinos.

La relación entre el turismo de China y México tiene una dependencia mutua en términos de los enclaves turísticos por dos razones. En primer lugar, México se beneficia del gasto elevado del turista chino y su interés por visitar los destinos locales y, en segundo lugar, la infraestructura de los enclaves turísticos suple la necesidad de este segmento, pero a costa de generar desafíos

sociales como el desplazamiento de la comunidad local y la segregación en el uso del suelo. Por lo que lograr un equilibrio entre la sostenibilidad social y el desarrollo económico de manera integral, justa y equitativa, sigue siendo un desafío.

## Enclaves globalizadores

En este contexto de la globalización, los enclaves globalizadores se han convertido en espacios estratégicos que concentran flujos económicos y culturales a escala internacional. Estos enclaves no son solo centros de intercambio económico, sino también territorios donde se manifiestan las tensiones entre el desarrollo global y las realidades locales. Según Sassen (1991), estas áreas funcionan como nodos clave en la economía mundial, donde se concentran servicios, infraestructura y actividades de alto valor. En el ámbito turístico, los enclaves globalizadores se configuran como destinos donde predominan las inversiones extranjeras y los servicios de lujo, enfocados en satisfacer las expectativas de un turismo internacional de alto poder adquisitivo.

Desde el turismo, los enclaves globalizadores comparten tres rasgos clave. En primer lugar, hay una fuerte concentración de inversión y servicios exclusivos. Autores como Britton (1991) destacan que estos enclaves

reciben grandes cantidades de capital que se reflejan en la creación de infraestructura moderna, aeropuertos, cadenas hoteleras internacionales, y experiencias de consumo homogéneas que buscan ajustarse a las expectativas globales. Cancún, por ejemplo, es un destino que ha sido moldeado para ofrecer experiencias de lujo a un turismo global, sin necesariamente integrar a las comunidades locales en su desarrollo.

En segundo lugar, los enclaves turísticos tienden a generar una desarticulación territorial. De acuerdo con Smith (2019), estos espacios suelen reestructurar el uso del suelo y los servicios en favor del turismo, lo que desplaza a los habitantes tradicionales y genera procesos de gentrificación. Un caso notable es la Zona Arqueológica de Teotihuacán, donde la explotación turística ha elevado los costos de vida en áreas cercanas, y ha generado tensiones entre el aprovechamiento económico y la conservación cultural.

En tercer lugar, los enclaves globalizadores dependen en gran medida de los flujos económicos externos. Como señala Swyngedouw (2004), esta dependencia hace que dichos destinos sean vulnerables a crisis económicas globales o cambios en las preferencias de los mercados emisores. Por ejemplo, el turismo chino ha cobrado relevancia en México en años recientes, incentivando

inversiones y adaptaciones específicas en sitios como la Ciudad de México y Cancún, con la implementación de señalización en mandarín y capacitación de personal en ese idioma. No obstante, esta dependencia también crea incertidumbre, ya que una caída en el número de turistas chinos podría afectar gravemente las economías locales de estos enclaves.

El fenómeno de los enclaves turísticos ha sido objeto de análisis para diversos autores, debido a su doble impacto en las economías locales. Según Torres y Momsen (2005), estos espacios funcionan como auténticas “islas” dentro de un territorio, caracterizados por una desconexión con las comunidades que los rodean. México es un ejemplo claro de dicha dinámica: destinos como Cancún, la Riviera Maya, Los Cabos y, en un contexto urbano, la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), han sido transformados para atraer turistas internacionales. Estos enclaves concentran infraestructura de lujo, hoteles de grandes cadenas globales y servicios adaptados a mercados específicos, como el creciente turismo proveniente de China, que busca experiencias exclusivas en destinos culturalmente ricos y bien conectados.

Estudios como los de García (2020) y Pérez (2019) explican que los enclaves globalizadores no son un

fenómeno espontáneo, sino el resultado de políticas económicas diseñadas para captar inversión extranjera directa (IED). Estas políticas incluyen incentivos fiscales, y la creación de zonas especiales con conectividad global y servicios de alta gama. Los enclaves no solo se limitan al turismo: también pueden adoptar formas como clústeres tecnológicos o zonas económicas especiales, convirtiéndose en motores económicos que integran a las regiones en cadenas de valor globales. Sin embargo, aunque generan empleo e impulsan el crecimiento económico, también suelen profundizar desigualdades. La riqueza y las oportunidades se concentran en áreas específicas, mientras que otras regiones permanecen rezagadas y con menos acceso a los beneficios de estas inversiones.

El impacto de los enclaves globalizadores, por lo tanto, tiene dos caras. Por un lado, estos dinamizan las economías locales, atraen inversiones de gran escala y generan fuentes de empleo, aunque a menudo en condiciones laborales precarias o desiguales. Por otro lado, su dependencia a la inversión extranjera los vuelve vulnerables en tiempos de crisis global o cambios en las políticas internacionales (Martínez, 2021).

Esta fragilidad se agrava en sectores como el turismo, donde la demanda suele ser sensible a factores externos,



como las crisis económicas o los desastres naturales. La industria turística, en particular, ha jugado un papel determinante en el desarrollo de enclaves globalizadores, transformando territorios locales en hubs de alta gama, orientados a captar turistas de élite y grandes capitales. Tal es el caso del Caribe y el Sudeste Asiático, donde la combinación de infraestructuras de lujo, incentivos fiscales y la presencia de grandes cadenas hoteleras internacionales, ha reconfigurado por completo a las economías locales (Smith, 2018).

Los enclaves globalizadores representan, sin duda, una paradoja en el desarrollo económico contemporáneo: mientras ofrecen oportunidades significativas al atraer inversión y dinamizar economías locales, también plantean desafíos profundos relacionados con la equidad social y la sostenibilidad ambiental. Estos espacios, altamente especializados, concentran servicios e infraestructura orientados a satisfacer la demanda del mercado turístico internacional, pero su impacto en las comunidades y territorios donde se implantan no siempre es positivo. El éxito y la viabilidad futura de dichos enclaves dependen, en gran medida, de la capacidad de las políticas públicas para equilibrar los beneficios económicos con la protección del tejido social y del medio ambiente. En el caso de México, los enclaves turísticos son un ejemplo paradigmático de esta dinámica.

Desde la década de 1970, con la intervención del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), el gobierno mexicano impulsó el desarrollo de destinos como Cancún, Los Cabos y la Riviera Maya. Estas zonas se han convertido en referentes internacionales del turismo de sol y playa, dotadas de infraestructura de clase mundial y servicios ajustados a las expectativas del visitante extranjero, en especial de Estados Unidos y Europa (Hiernaux, 2018). La estrategia inicial buscaba, por un lado, fomentar la inversión extranjera directa y, por otro, dinamizar la economía mediante la generación de empleo y la creación de un sector turístico competitivo en América Latina (Clancy, 2001).

Sin embargo, el modelo de desarrollo de dichos enclaves ha traído consigo consecuencias económicas y sociales que no pueden pasarse por alto. Aunque estos destinos generan ingresos importantes, gran parte de los beneficios económicos se concentra en corporaciones transnacionales y grandes cadenas hoteleras, mientras que las comunidades locales solo acceden a trabajos mal remunerados y con condiciones laborales inestables (Torres y Momsen, 2011). Este fenómeno ha generado una dependencia económica del turismo, que, al no permitir la diversificación de las economías locales, vuelve a las comunidades altamente vulnerables frente a las fluctuaciones de la demanda turística global

(Brenner y Aguilar, 2002). Además, estos enclaves han generado impactos ambientales significativos. La Riviera Maya, por ejemplo, enfrenta serios problemas de degradación de ecosistemas costeros y sobreexplotación de recursos hídricos debido a la expansión de grandes complejos turísticos. Este desarrollo también ha transformado los paisajes y entornos culturales, reemplazando identidades locales con espacios estandarizados que buscan responder a las expectativas de un turista globalizado más que a las necesidades de las comunidades anfitrionas (Hiernaux, 2018). La homogeneización de tales destinos plantea interrogantes sobre la verdadera sostenibilidad de un modelo que, aunque aporta ingresos al país, exacerba las desigualdades sociales y ambientales.

Por otra parte, la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) representa un caso interesante de enclave globalizador urbano. Esta región ha sido adaptada para captar mercados emergentes, como el turismo proveniente de China, un segmento con alto poder adquisitivo y preferencias particulares. Sitios como el Centro Histórico de la Ciudad de México y la Zona Arqueológica de Teotihuacán han recibido inversiones para adecuar sus servicios, implementando señalización en mandarín y experiencias personalizadas para satisfacer las expectativas de este mercado. No obstante, dicha transformación también trae consigo problemas como

la gentrificación turística y la pérdida de identidad cultural. De acuerdo con He, Li y Hsu (2020), la creciente demanda de experiencias exclusivas tiende a transformar los espacios locales en áreas diseñadas únicamente para el consumo turístico, reduciendo la participación de las comunidades en los beneficios económicos y desplazando gradualmente a los residentes tradicionales.

El surgimiento de enclaves globalizadores en el turismo no es un fenómeno aislado. Como sostiene Harvey (2001), la globalización tiende a “homogeneizar” los espacios, priorizando la creación de lugares destinados al consumo global y, con ello, ignorando las particularidades culturales y sociales que los caracterizan. Aunque estos destinos generan ingresos económicos significativos, también profundizan desigualdades sociales, marginando a las poblaciones locales y limitando su capacidad para integrarse a los beneficios del turismo. En última instancia, el reto radica en replantear el modelo de desarrollo de estos enclaves: es fundamental encontrar un equilibrio entre el crecimiento económico, la preservación del entorno y el bienestar de las comunidades locales.

En México, el desafío es equilibrar la atracción del turismo internacional con la integración de las comunidades locales en los beneficios económicos.

La inversión en infraestructura inclusiva, la promoción de un turismo sostenible y la protección del patrimonio cultural, son medidas necesarias para evitar que los enclaves globalizadores profundicen las desigualdades sociales.

## **Extractivismo chino en el turismo mexicano, aplicación en el sector turístico e inmobiliario**

El extractivismo chino se ha posicionado como una estrategia global clave para garantizar el abastecimiento de recursos naturales esenciales en el crecimiento económico de China. Este modelo extractivista, centrado en la explotación de minerales, hidrocarburos y productos agrícolas, ha tenido un impacto significativo en regiones ricas en recursos como América Latina y África (Ellis, 2022). Países como Brasil, Perú, Argentina y México han sido destinos prioritarios de la inversión china, no solo en el ámbito extractivo tradicional, sino también en sectores relacionados con el turismo y el mercado inmobiliario, que funcionan como extensiones de la economía extractivista.

En México, el extractivismo chino ha encontrado una intersección particular en el desarrollo de enclaves turísticos y en el mercado inmobiliario. La llegada de inversión

extranjera, especialmente de origen chino, ha impulsado la construcción de complejos hoteleros y desarrollos residenciales de lujo en destinos de sol y playa como Cancún, Los Cabos y la Riviera Maya. Según Hiernaux (2018), este fenómeno responde a la lógica extractivista al transformar los paisajes naturales en productos turísticos destinados al consumo global. Estos desarrollos, aunque promueven el crecimiento económico y mejoran la infraestructura local, también han generado procesos de gentrificación y desplazamiento de comunidades locales, que ven limitadas sus oportunidades de integración económica y social.

La expansión china en el turismo mexicano no solo se concentra en infraestructuras físicas, sino también en la compra de tierras y en proyectos inmobiliarios orientados a inversionistas y visitantes de alto poder adquisitivo. García (2020) explica que esta dinámica ha permitido que capitales extranjeros se apropien de recursos estratégicos en zonas costeras, generando presión sobre los ecosistemas locales, y contribuyendo a la sobreexplotación de recursos naturales como el agua y los suelos. En la Riviera Maya, por ejemplo, el desarrollo de grandes complejos turísticos, financiados en parte por capital chino, ha incrementado la degradación ambiental, afectando arrecifes, selvas y acuíferos esenciales para la biodiversidad.

A nivel inmobiliario, la participación china en México también se relaciona con la especulación de terrenos y la creación de zonas residenciales exclusivas. Estas áreas, diseñadas principalmente para inversionistas extranjeros o turistas de élite, responden a la lógica de los enclaves globalizadores definidos por Torres y Momsen (2005), donde los recursos locales son aprovechados para satisfacer las demandas del mercado internacional. Dicha tendencia, aunque favorece la captación de divisas y la inversión, profundiza las desigualdades sociales y genera dinámicas de exclusión, dejando a las comunidades locales en situaciones de vulnerabilidad económica y ambiental.

Por otro lado, esta presencia también ha tenido repercusiones en la demanda de servicios turísticos orientados a satisfacer las expectativas de los visitantes chinos en México. Como señala Wang (2022), el turismo chino busca experiencias culturales, y de lujo, que han incentivado adaptaciones en destinos clave como la Ciudad de México y Teotihuacán. Tales modificaciones incluyen la señalización en mandarín, la creación de menús personalizados y el desarrollo de servicios exclusivos. Sin embargo, las inversiones también consolidan la dependencia del país hacia mercados turísticos internacionales, haciendo que destinos clave estén sujetos a fluctuaciones económicas y cambios en las políticas

gloales (Martínez, 2021). En conclusión, el extractivismo chino en el turismo y el sector inmobiliario, representa una extensión de su estrategia global para asegurar recursos y expandir su influencia económica. Si bien estos proyectos traen beneficios inmediatos como inversiones, empleo y desarrollo de infraestructura, también plantean desafíos significativos relacionados con la sostenibilidad ambiental y la equidad social. Las tensiones entre el crecimiento económico y las realidades locales evidencian la necesidad de implementar políticas públicas que equilibren estos efectos, garantizando un desarrollo más justo e inclusivo para las comunidades anfitrionas.

## Metodología

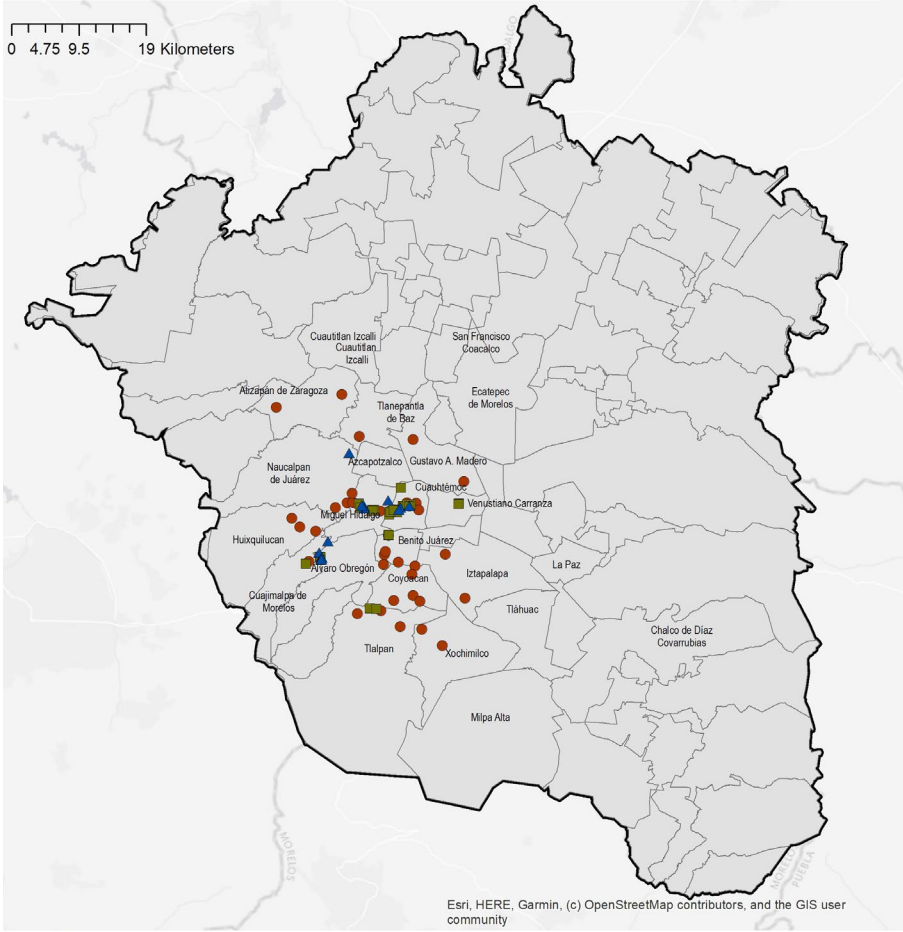
Este capítulo se centra en el análisis de la localización y distribución espacial de los enclaves turísticos urbanos globalizadores en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y la Ciudad de México (CDMX). Para hacer el análisis, se consideraron tres aspectos fundamentales de la teoría de los enclaves globalizadores: en primer lugar, esparcimiento, cultura y deporte; en segundo lugar, los alojamientos turísticos, y por último los corporativos de servicios turísticos, que superan las 251 unidades registradas en el año 2023. Esto se realizó a partir del uso de sistemas de información geográfica (SIG), utilizando bases de datos actualizadas del DENUE, y de localización

georreferenciada frente a los rubros anteriormente mencionados (Figura 1).

Una vez organizados los datos, se hizo un análisis espacial por medio del geoproceso de Kernel, conocido como una técnica estadística que permite calcular la densidad de puntos en un área específica, identificando las zonas con mayor concentración de actividades o servicios relacionados con cada rubro. Por lo cual se construyeron cartografías individuales por cada rubro, considerando dentro de cada localización en los rubros lo siguiente: esparcimiento, cultura y deporte: localización de centros culturales, espacios recreativos y deportivos; alojamientos turísticos: distribución de hoteles y centros de hospedaje de mayor relevancia y corporativos; ubicación de oficinas y empresas relacionadas con el sector turístico y servicios globales. Esto con el propósito de representar espacialmente las zonas de concentración de cada elemento, integrando no solo las cartografías individuales, sino también la representación consolidada de la localización de enclaves turísticos urbanos globalizadores en la ZMVM y la CDMX.

## Resultados

Como primer resultado, se representa la concentración espacial de corporativos registrados con más de 251 unidades



Localización general

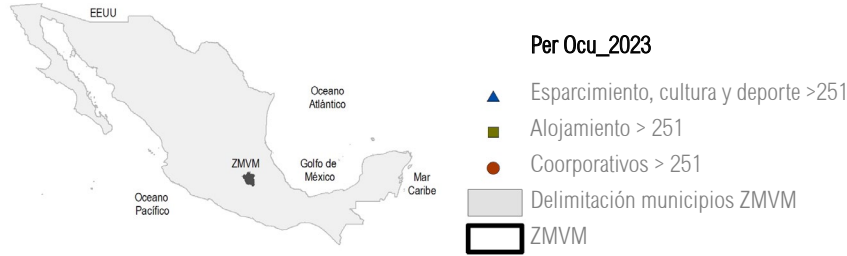


Figura 1. Localización de corporativos, alojamientos, esparcimiento, cultura y deporte en la ZMVM, 2023. Fuente: elaboración propia.

ocupadas en la (ZMVM) para el año 2023, simbolizada con un gradiente de colores, donde los más claros son la baja densidad, y los más oscuros caracterizan las densidades altas, lo que permite identificar las zonas con mayor concentración de servicios. Las áreas de mayor densidad, en tonos rojo oscuro, se localizan principalmente en el centro y sur de la Ciudad de México, en alcaldías como Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Coyoacán y Xochimilco. En contraste, las zonas periféricas al norte y oriente, como Ecatepec y Texcoco, muestran una menor presencia de corporativos, evidenciada en tonos más claros. El patrón espacial revela una concentración centralizada en áreas con infraestructura y servicios urbanos consolidados, reforzando su papel como enclaves globalizadores dentro de la región.

En síntesis, destaca cómo los corporativos turísticos y empresariales se tienden a concentrar en áreas urbanas más desarrolladas, reforzando su carácter de enclave globalizador, orientado hacia una demanda internacional, y un mercado de alto valor económico. Así mismo, sugiere una distribución desigual territorial en este servicio en la ZMVM, con mayor dinamismo en áreas centrales y menos presencia en las periferias (Figura 2). Por otro lado, la concentración de actividades de esparcimiento, cultura y deporte registrada con más de 251 unidades ocupadas en el 2023, en su distribución espacial presenta

las gradientes oscuras que indican mayor densidad, y están localizadas en el centro y poniente de la ZMVM, destacando áreas como Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón, y zonas cercanas a Cuauhtémoc y Benito Juárez. Estas áreas reflejan una mayor oferta de infraestructura y servicios dedicados a actividades culturales y de entretenimiento.

Sin embargo, las gradientes más claras indican menos presencia de actividades, específicamente en las periferias de la ZMVM en los municipios del norte, oriente y sur. Por lo tanto, esta figura revela una concentración centralizada de actividades de esparcimiento y cultura en zonas con mayor desarrollo económico y urbano, alineándose con patrones de enclaves globalizadores orientados al consumo de experiencias recreativas y culturales. Esta distribución sugiere una desigualdad territorial, donde las áreas con mayor infraestructura cultural y deportiva tienden a coincidir con zonas de alto dinamismo económico, mientras que las periferias quedan rezagadas en la oferta de estos servicios (Figura 3).

Frente a la distribución espacial de los alojamientos turísticos con más de 251 unidades ocupadas en el 2023, las zonas con mayor concentración de alojamientos turísticos se encuentran principalmente en el centro de la Ciudad de México, destacando alcaldías como Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón y Benito Juárez.

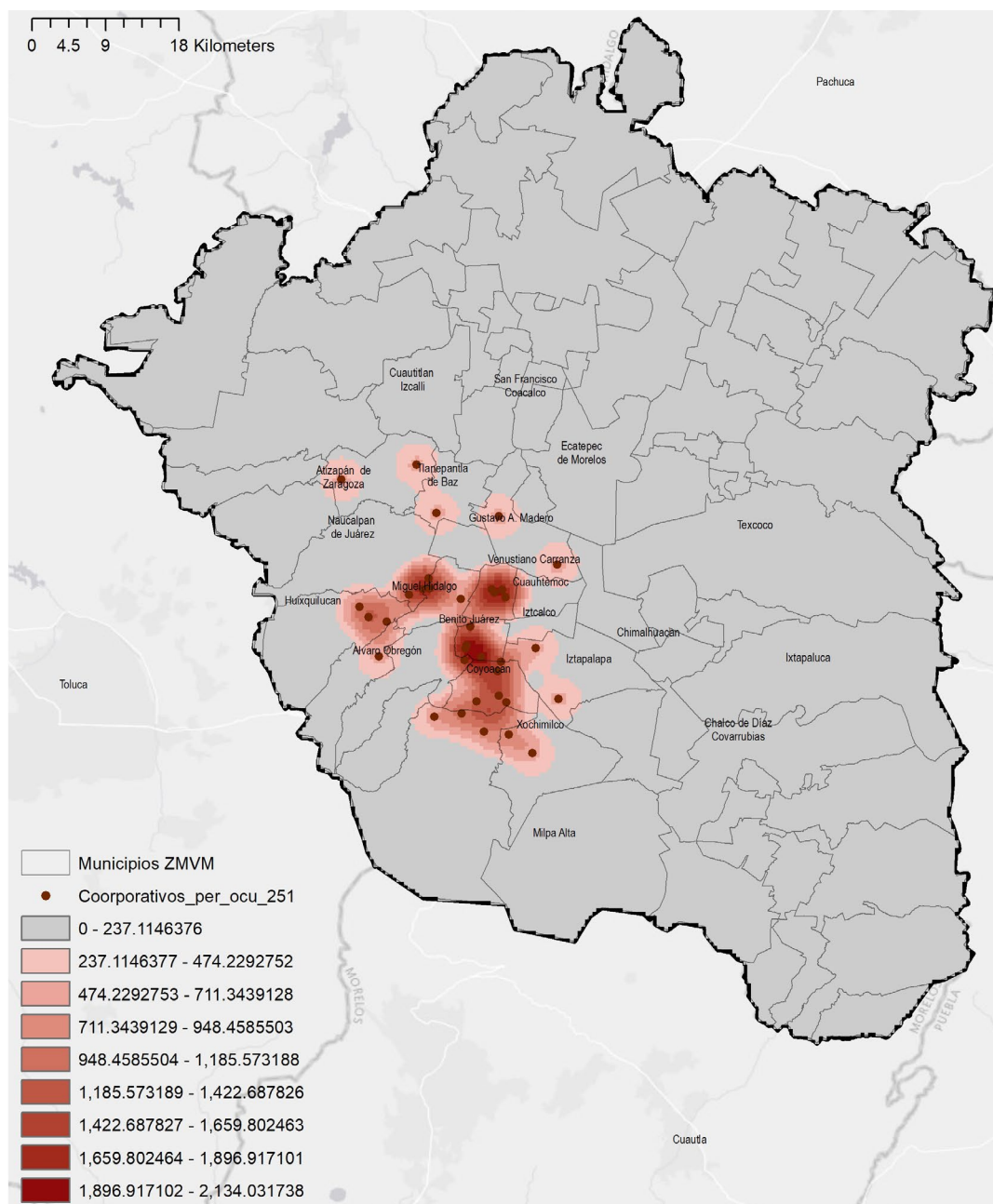


Figura 2. Distribución espacial de los corporativos en la ZMVM, 2023.

Fuente: elaboración propia.



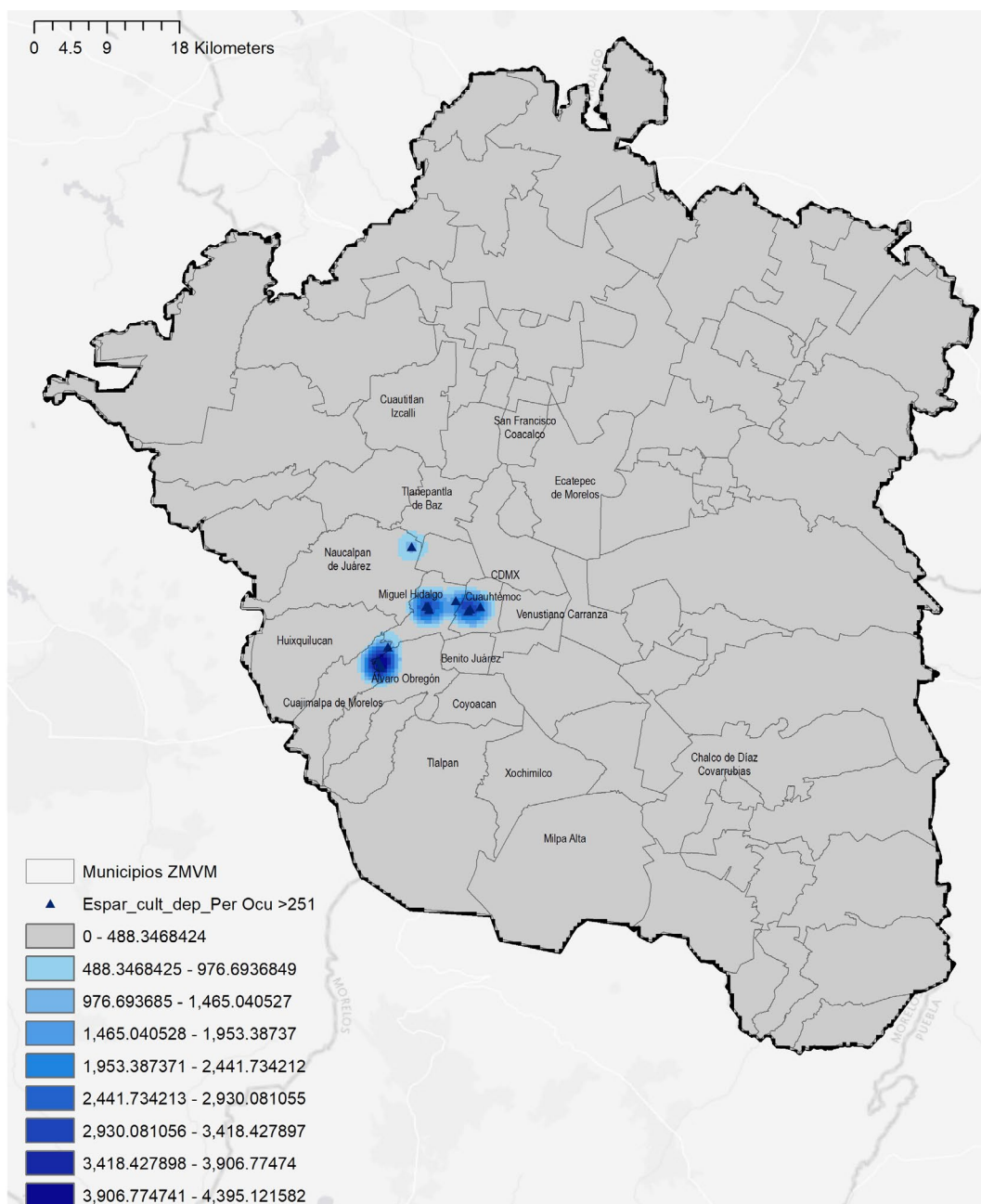


Figura 3. Distribución espacial de esparcimiento, cultura y deporte en la ZMVM, 2023. Fuente: elaboración propia.



Esta área coincide con los principales corredores turísticos y de servicios de la capital, donde se localizan hoteles, hospedajes y otros espacios de alojamiento orientados a visitantes nacionales e internacionales. En contraste, los municipios de la periferia de la ZMVM muestran una baja presencia de alojamientos turísticos, reflejada en tonos más claros, lo que sugiere una menor infraestructura turística en zonas alejadas del núcleo urbano. El mapa refleja una distribución centralizada de alojamientos turísticos en áreas económicamente dinámicas y con infraestructura consolidada, lo que refuerza su rol como enclaves turísticos globalizadores (Figura 4).

El análisis de los enclaves turísticos urbanos globalizadores en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) representados en la Figura 5, revela una marcada concentración espacial de infraestructura y servicios turísticos en zonas centrales como Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Álvaro Obregón, donde se integran alojamientos de alta gama, corporativos turísticos y espacios de esparcimiento cultural y deportivo. Dicha configuración confirma el carácter de estos espacios como nodos estratégicos dentro de la economía global, alineándose con la teoría de Britton (1991), quien describe cómo el turismo en el contexto global refuerza estructuras económicas desiguales, al beneficiar a sectores específicos y dejar rezagadas otras áreas periféricas.

Los resultados del análisis Kernel muestran que la centralización de servicios turísticos en las alcaldías mencionadas obedece a su papel como enclaves globalizadores, donde confluyen las inversiones extranjeras y las demandas del mercado turístico internacional. Esta dinámica, tal como plantea Britton (1991), responde a un modelo económico dependiente del capital externo, que tiende a consolidar islas de desarrollo desconectadas del entorno local. Mientras tanto, los municipios periféricos del norte, oriente y sur, como Ecatepec, Chalco y Chimalhuacán, muestran una baja densidad de servicios turísticos, lo que refuerza la brecha territorial y social.

Esta distribución desigual no solo genera dinámicas de exclusión, sino que también provoca gentrificación turística, un fenómeno donde las comunidades locales son desplazadas debido al incremento en los costos del suelo y la reconfiguración de los espacios urbanos para el consumo turístico (Smith, 2019). Además, como destaca Britton (1991), la estructura económica del turismo tiende a favorecer a las grandes corporaciones y a las élites locales, mientras que las comunidades menos favorecidas acceden a empleos precarios y oportunidades limitadas. En el caso de la ZMVM, las áreas centrales concentran las oportunidades económicas, mientras que las periferias enfrentan un rezago persistente.

La consolidación de estos enclaves turísticos en la ZMVM también genera presión ambiental y urbana. El desarrollo intensivo de infraestructura turística y corporativa implica un uso desproporcionado de los recursos naturales y una saturación de los servicios urbanos, lo que puede afectar la calidad de vida de los habitantes locales. Como lo advierte Britton (1991), el turismo globalizador tiende a generar impactos que no siempre son absorbidos de manera equitativa, ya que los beneficios económicos tienden a concentrarse en áreas privilegiadas, mientras que las externalidades recaen en sectores marginados.

Así mismo, la concentración de estos servicios en áreas específicas también refuerza la dependencia económica del turismo internacional. Como señala Swyngedouw (2004), esta dependencia hace que los territorios se vuelvan vulnerables a crisis globales o fluctuaciones en la demanda turística, especialmente cuando están orientados a mercados específicos como el turismo chino. La ZMVM, al consolidarse como un enclave globalizador, enfrenta el reto de diversificar su economía, y reducir la vulnerabilidad ante cambios externos.

## Reflexiones finales

Los enclaves turísticos urbanos globalizadores en la ZMVM representan una manifestación clara del modelo

económico global, donde la concentración de servicios e infraestructura responde a las demandas del mercado internacional. En las últimas décadas, el extractivismo chino ha trascendido su enfoque tradicional en la explotación de recursos naturales, y se ha expandido hacia sectores estratégicos como el turismo y el mercado inmobiliario. Esta dinámica responde a una estrategia global de China para asegurar su presencia en mercados emergentes, y para capitalizar territorios con alto valor turístico y patrimonial. En la ZMVM, dicho fenómeno se refleja en la creciente adaptación de infraestructura y servicios para atender a turistas chinos, quienes representan un mercado de alto poder adquisitivo y en expansión. Ejemplos de esto incluyen la incorporación de señalización en mandarín, la capacitación de personal turístico y la creación de experiencias culturales adaptadas a este segmento.

Los resultados muestran que los enclaves turísticos de la ZMVM, al concentrarse en áreas específicas como el Centro Histórico y los corredores de alto valor económico, han sido transformados para captar mercados globales, incluido el turismo chino. Esta adaptación refuerza su carácter de enclaves globalizadores, donde la inversión extranjera, en gran medida orientada por actores económicos chinos, ha comenzado a consolidar espacios urbanos altamente especializados. Sin embargo, esta transformación también evidencia un fenómeno

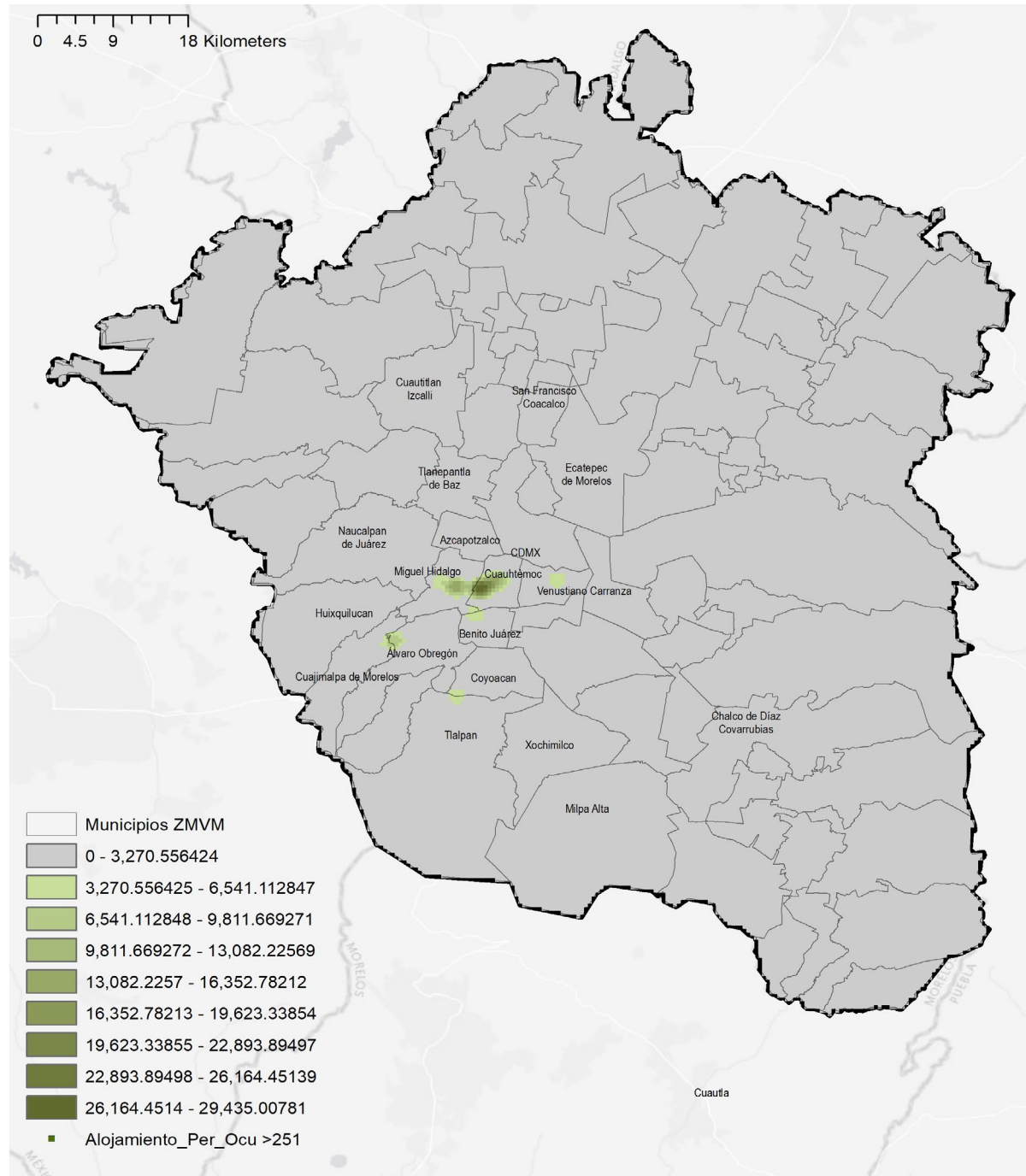


Figura 4. Distribución espacial alojamientos en la ZMVM, 2023. Fuente: elaboración propia.

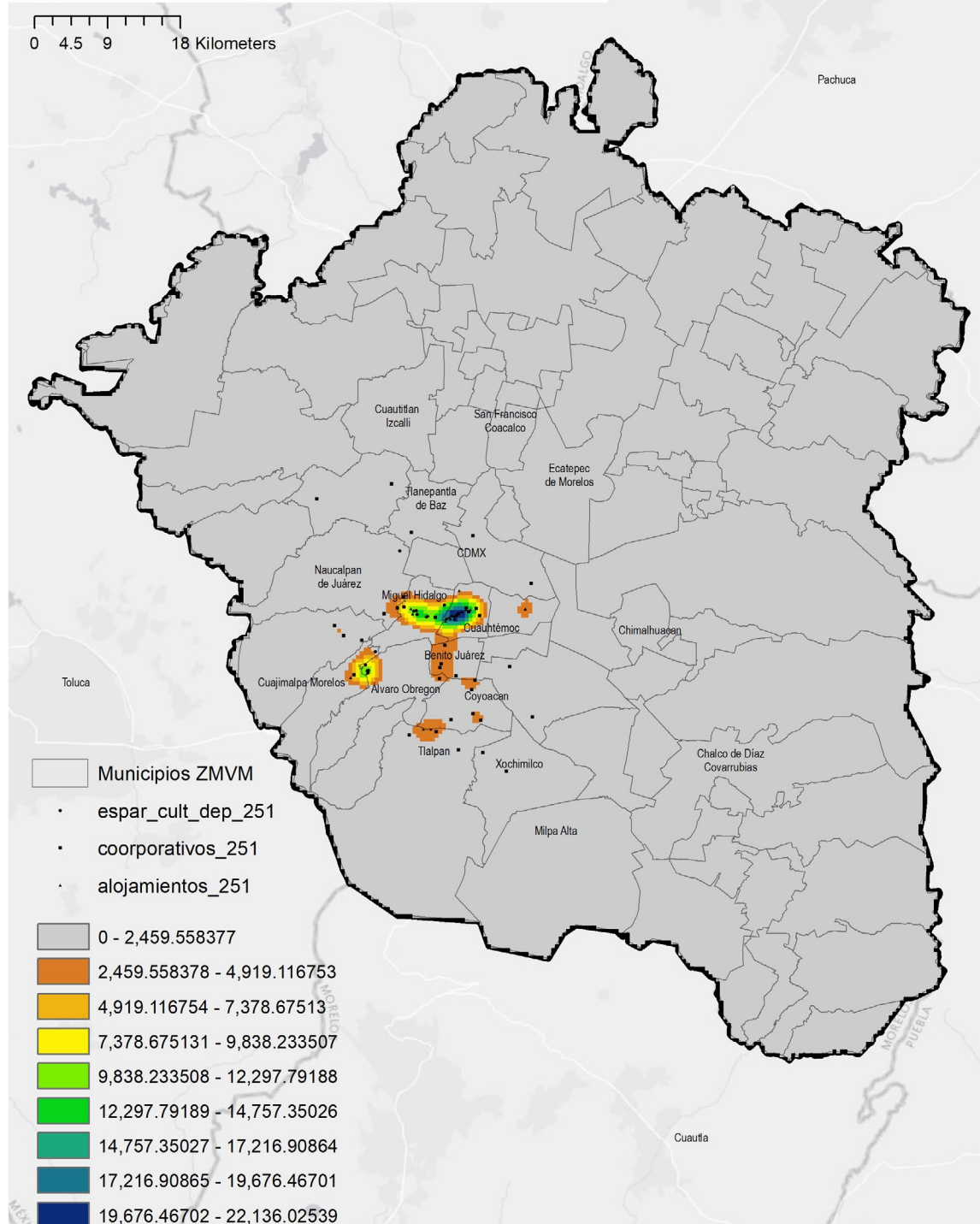


Figura 5. Distribución espacial de los enclaves turísticos globalizadores en la ZMVM, 2023. Fuente: elaboración propia.

paralelo: el extractivismo turístico, una extensión del modelo extractivista chino, que no solo busca recursos materiales, sino también territorios culturalmente atractivos y económicamente rentables para el consumo internacional.

En este contexto, es necesario replantear las políticas de desarrollo turístico en la ZMVM, con el objetivo de equilibrar el crecimiento económico con la inclusión social y la sostenibilidad ambiental. La creación de estrategias que integren a las comunidades locales y que promuevan un uso eficiente de los recursos para reducir los impactos negativos del turismo, es fundamental para lograr un modelo más justo e inclusivo. La ZMVM tiene la oportunidad de convertirse en un ejemplo de desarrollo turístico sostenible, donde los beneficios del turismo globalizador sean redistribuidos de manera más equitativa, y se minimicen las tensiones territoriales



- Arias, J. (2005). China “redescubre” América Latina. *Política Exterior*, 19(105), 127–138. <http://www.jstor.org/stable/20645804>
- Avendaño, R., Melguizo, A., y Miner, S. (2017). *Chinese FDI in Latin America: New trends with global implications*. Atlantic Council & OECD.
- Banco de México. (2022). *Informe anual sobre las infraestructuras de los mercados financieros 2022*. <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informes-anuales-de-cumplimiento-de-la-ley-para-la-04FD8567-F134-BAD3-369B-70CF4F83EC1A>.pdf
- Brenner, L. y Aguilar, AG (2002). Turismo de lujo y desarrollo económico regional en México. *The Professional Geographer*, 54 (4), 500–520. <https://doi.org/10.1111/0033-0124.00346>
- Britton, S. G. (1991). Tourism, capital, and place: Towards a critical geography of tourism. *Environment and Planning D: Society and Space*, 9(4), 451–478. <https://doi.org/10.1068/d090451>
- Cohen, E., y Cohen, S. A. (2015). A mobilities approach to tourism from emerging world regions. *Current Issues in Tourism*, 18(1), 11–43.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2023). *Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2023: El financiamiento de una transición sostenible — inversión para crecer y enfrentar el cambio climático*. CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/67989-estudio-economico-america-latina-caribe-2023-financiamiento-transicion>
- Clancy, M. (2001). Mexican Tourism: Export Growth and Structural Change since 1970. *Latin American Research Review*, 36(1), 128–150. doi:10.1017/S0023879100018860
- Ctrip. (s.f.). *Página principal*. <https://www.ctrip.com/>
- Dossou, T. A. M., Ndomandji Kambaye, E., Bekun, F. V., y Eoulam, A. O. (2023). Explorando el vínculo entre el turismo, la calidad de la gobernanza y la reducción de la pobreza en América Latina. *Tourism Economics*, 29(1), 210–234.
- Ellis, R. E. (2022). *China engages Latin America*. Palgrave Macmillan. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-030-96049-0>
- Foro China-CELAC. (2015). *Plan de cooperación (2015–2019)*. <http://www.chinacelacforum.org>
- García, M. (2020). Enclaves globalizadores y su impacto en el desarrollo local. *Revista de Estudios Regionales*, 12(3), 45–62.
- Hall, T. H., y Krokowski, A. (2022). Making sense of China's Belt and Road Initiative: A review essay.
- Harvey, D. (2001). *Spaces of capital: Towards a critical geography*. Routledge.
- He, S., Li, Z., y Hsu, C. H. (2020). Tourism-driven urban transformation: Examining the impacts of tourism on gentrification and spatial segregation. *Journal of Urban Affairs*, 42(7), 1023–1041. <https://doi.org/10.1080/07352166.2020.1750255>
- Hiernaux, D. (2018). Turismo, globalización y transformación territorial: El caso de los enclaves turísticos en México. *Economía, Sociedad y Territorio*, 18(57), 223–248. <https://doi.org/10.22136/est002018>
- Hsu, C. (2018). HNA Group's investment in Hilton: A case of Chinese outbound foreign direct investment in hospitality. *International Journal of Hospitality Management*, 73, 120–130.
- Jørgensen, M. T., y Kristensen, A. E. (2022). History, development and politics of China's outbound tourism. En *Chinese outbound tourist behaviour* (pp. 21–32). Routledge.
- Leung, D., Li, G., Fong, L. H. N., Law, R., y Lo, A. (2014). Current state of China tourism research. *Current Issues in Tourism*, 17(8), 679–704.
- Li, H., Chen, J. L., Li, G., y Goh, C. (2016). Tourism and regional income inequality: Evidence from China. *Annals of Tourism Research*, 58, 81–99.
- Li, Q., y Feng, Y. (2019). Fosun's acquisition of Club Med: Global expansion and Chinese tourism investment strategies. *Tourism Review*, 74(1), 145–157.



- Liu, W., y Dunford, M. (2016). Inclusive globalization: Unpacking China's belt and road initiative. *Area Development and Policy*, 1(3), 323–340.
- Martínez, R. (2021). Dependencia económica y desigualdad en enclaves globalizados: Un análisis crítico. *Estudios Económicos*, 15(4), 78–95.
- Naughton, B. J. (2018). *The Chinese economy: Adaptation and growth*. MIT Press.
- Organización Mundial del Turismo (OMT). (2017). *En 2016, los turistas chinos gastaron un 12% más en sus viajes al extranjero*. <http://media.unwto.org/es/press-release/2017-04-19/en-2016-los-turistas-chinos-gastaron-un-12-mas-en-sus-viajes-al-extranjero>
- Organización Mundial del Turismo. (2023). *Día Mundial del turismo 2023*. <https://www.untourism.int/world-tourism-day-2023>
- Peng, J. (2022). *Turismo chino en América Latina: Influencia de las diferencias culturales*. <https://rua.ua.es/dspace/handle/10045/132280>
- Pérez, J. (2019). Políticas económicas y enclaves globalizadores: El caso de América Latina. *Revista Internacional de Economía y Política*, 6(2), 113–129.
- Portal del Gobierno Central. (2022). *El comercio entre China y América Latina alcanza un nivel récord y la complementariedad del mercado promueve el beneficio mutuo*. <http://www.gov.cn>
- Quer, D. (2021). Location decisions of Chinese firms in the global tourism industry: The role of prior international experience and diplomatic relations. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 46, 62–72. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.11.010>
- Richter, L. K. (1989). *The politics of tourism in Asia*. University of Hawaii Press.
- Sassen, S. (1991). *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- Secretaría de Turismo de México. (2017). *Turismo en México 2016*. SECTUR. <http://www.datatur.sectur.gob.mx/Documentos%20Publicaciones/TurismoEn-Mexico.pdf>
- Secretaría de Turismo (SECTUR). (2023). *Compendio Estadístico del Turismo en México 2023*. <https://datatur.sectur.gob.mx>
- Smith, N. (2018). Globalización y turismo: Transformación de los territorios locales. *Tourism Geographies*, 20(4), 567–589. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1457074>
- Smith, N. (2019). *Gentrification and the global urban frontier*. Routledge.
- Swyngedouw, E. (2004). Globalisation or “glocalisation”? Networks, territories and rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17(1), 25–48. <https://doi.org/10.1080/0955757042000203632>
- Torres, R. M., y Momsen, J. H. (2005). Planned tourism development in Quintana Roo, Mexico: Engine for regional development or prescription for inequitable growth? *Current Issues in Tourism*, 8(4), 259–285. <https://doi.org/10.1080/13683500508668213>
- Torres, R., y Momsen, J. (Eds.). (2011). *Tourism and Agriculture: New Geographies of Consumption, Production and Rural Restructuring* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203834404>
- UNWTO. (2020). *International tourism highlights, 2020 edition*. United Nations World Tourism Organization.
- Wang, J. (2017). Chinese investments in European and American hospitality: A new era of international tourism development. *Journal of Hospitality & Tourism Management*, 31, 43–54.
- Wang, J., y Zhou, L. (2020). The global strategy of Wanda Group: A case study of its investments in tourism and entertainment. *Journal of International Business Studies*, 51(4), 678–691.
- Wei, S. J. (2000). Natural openness and good government. *National Bureau of Economic Research Working Paper Series*, No. 7765. <https://doi.org/10.3386/w7765>

## Referencias

- Wen, J., y Kozak, M. (Eds.). (2022). *Comportamiento del turista chino emisor: Una perspectiva internacional*. Routledge.
- Zhang, H. Q., y Morrison, A. M. (2007). Tourism policy, development and the role of government in China. *International Journal of Tourism Research*, 9(3), 225–239.



# Actividades de Ciudad Global

en áreas  
metropolitanas de México  
en 2018

José Santiago Martínez García 1  
Instituto Politécnico Nacional. Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura (ESIA), Unidad Tecamachalco. México.

Global City activities in metropolitan areas of México in 2018

08





1 Maestro y doctorante en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo,  
Instituto Politécnico Nacional, Escuela Superior de Ingeniería y  
Arquitectura (ESIA), Unidad Tecamachalco.  
Correo: [jmartínezg1409@alumno.ipn.mx](mailto:jmartínezg1409@alumno.ipn.mx)  
ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-8760-9009>



Este capítulo parte del cuestionamiento sobre el por qué existen sitios en la Ciudad de México más desarrollados que otros, es decir, lugares más urbanizados y con mayor avance inmobiliario. En el primer acercamiento teórico, se identificó la teoría de Ciudad Global, la cual indaga en la gestión y control de la economía global mediante funciones específicas distribuidas alrededor del mundo (Quintero, 2000). Esta teoría fue retomada por Parnreiter (1998) para postular que el crecimiento inmobiliario de oficinas A/A+ en Ciudad de México se debía a la integración de actividades específicas de la teoría de Ciudad Global.

La línea de investigación de Ciudad Global ha sido abordada desde diferentes casos de estudio, entre los cuales destaca la centralidad de actividades específicas. Sin embargo, se identificó que en México existe un vacío de conocimientos en casos de estudio de escala subnacional. Estos casos no presentan densidad de actividad de Ciudad Global mayor a las denominadas ciudades globales. No obstante, en las escalas de estudio subnacionales de México, existen actividades económicas que pueden ser consideradas como Servicios de Producción Avanzada, o bien, actividad de Ciudad Global. El objetivo general de este estudio fue clasificar los polígonos en los cuales se concentran las Unidades Económicas, que pueden ser consideradas como actividad de Ciudad



Global por medio del Directorio Nacional de Unidades Económicas [DENUE] (INEGI, 2018a), seguido de tres objetivos específicos: identificar, localizar y categorizar las actividades de Ciudad Global.

## Identificar las actividades de Ciudad Global

La teoría de la Ciudad Global estudia el proceso que se originó al finalizar la Segunda Guerra Mundial, con la publicación del Tratado de Bretton Woods, en 1944. Este tratado marcó el inicio de la internacionalización de la actividad financiera, y estuvo acompañado por el modelo económico del capitalismo fordista, el cual implementó la producción en masa mediante maquinaria especializada. Tal proceso generó la instauración de centros industriales en ciertas ciudades denominadas Ciudades Mundiales (Quintero, 2000; Castells, 1999).

Alrededor de tres décadas después, en 1970, la instauración del modelo económico Capitalista Neoliberal dispersó los centros industriales para industrializar a otras ciudades alrededor del mundo, debido a que la actividad dominante de esa época cambió a la oferta de servicios, o bien, a las actividades terciarias. Para explicar este último proceso, Sassen (1998) citada en Quintero (2000), en 1981 creó la teoría de Ciudad Global, con la cual postuló que ciertas actividades específicas se

distribuyeron alrededor del mundo de forma estratégica para gestionar y controlar la economía global (Quintero, 2000).

Contemporáneamente, Derudder et al. (2011) y Galuh et al. (2018) consideran que la línea de Ciudad Global ha estudiado el surgimiento de un sistema urbano transnacional mediante ciudades clave para la economía global. Sin embargo, para ellos la línea de estudio ha evolucionado, debido a que la injerencia de las redes globales en las ciudades donde se integran, ha crecido, por lo tanto, la teoría ha cambiado, de estudiar ciudades a nodos de redes globales y locales. Mientras tanto, Sassen (2018), la autora del concepto, considera que la evolución de este identifica a lo global a través de mecanismos de transformación digital, análisis de formas globales que articulan proyectos, culturas o actores, y con la desnacionalización de espacios históricos. Además, los teóricos Sassen (2018), Derudder y Taylor (2021), y Chakravarty et al. (2021) coinciden en que la evolución de la línea estudio de Ciudad Global radica en sus escalas de estudio, pues estos procesos no solo pueden ser apreciados en sus puntos clave, si bien se pueden identificar en escalas subnacionales. Derudder y Taylor (2021) postularon que las escalas geográficas mayores estudian redes globales, y las menores, casos subnacionales.

Para Chakravarty et al. (2021), el estudio de escalas subnacionales como estados, provincias, conglomerados y ciudades es relevante para comprender el concepto de Ciudad Global en la contemporaneidad. Por lo tanto, el presente estudio aborda la línea de Ciudad Global en escalas subnacionales de México desde la teoría original de Sassen (2009), citado en Quintero (2000), en la cual se postuló que las nuevas regiones en donde ocurrían estos procesos de globalización, podrían identificarse mediante la integración de cuatro funciones. Entre dichas funciones destacan las localizaciones clave que son identificables por la ubicación de actividades financieras y empresariales (Figura 1).

Para identificar las actividades que integran a las Localizaciones clave en México, se analizaron las Unidades Económicas del DNUE (INEGI, 2018a), con ayuda del Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, México, 2018 [SCIAN] (INEGI, 2018b). SCIAN (INEGI, 2018b) es un sistema que clasifica a todos los establecimientos de los Estados Unidos Mexicanos en 20 sectores que, a su vez, catalogan cada establecimiento del país en cinco niveles de desagregación (Tabla 1). En el caso de esta investigación, se procedió a filtrar los sectores que tuvieran actividades similares a las actividades teóricas, y finalmente, a identificar las Unidades Económicas por Clase de actividad.

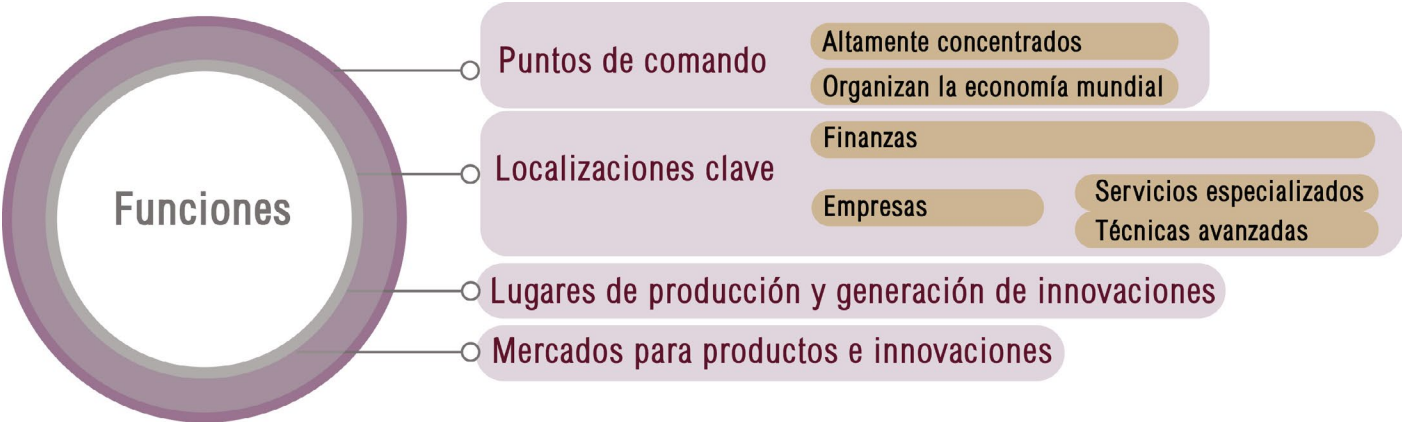


Figura 1. Funciones de Ciudad Global. Fuente: elaboración propia con base en (Quintero, 2000).

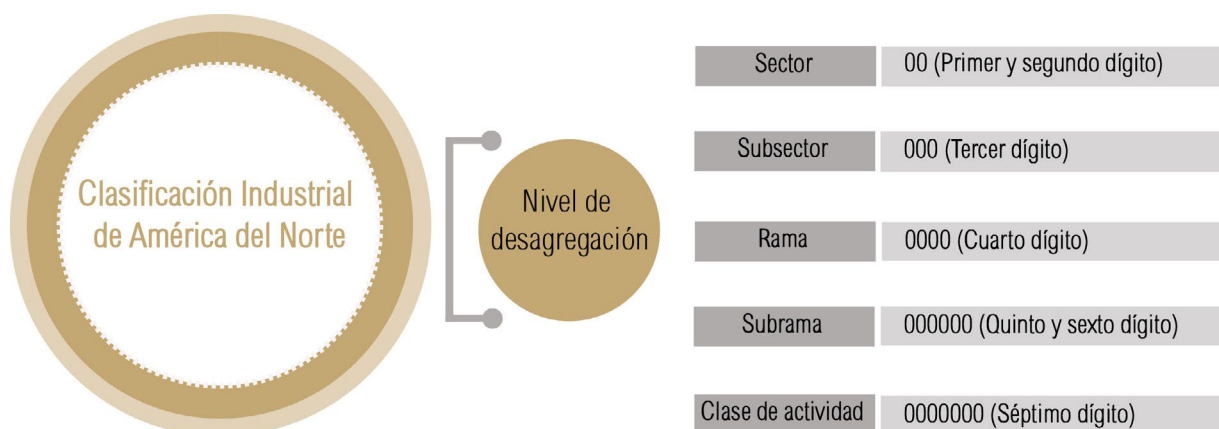


Tabla 1. Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte. Fuente: INEGI (2018b, pp. 3-4).

El primer filtro, denominado Filtro teórico, delimitó todos los sectores que eran compatibles con las actividades que los teóricos Sassen (1999) y Castells (2000) postularon (Tabla 2).

Este filtro delimitó 11 sectores, los cuales se procedieron a depurar en actividades que se llevarán a cabo dentro de las manchas urbanas, mediante el segundo filtro llamado Filtro lógico; en el tercer filtro, de nombre Filtro de sectores específicos, se delimitaron los sectores que clasificaban a las actividades específicas de Ciudad Global, es decir, actividades que solamente tendrían función para el control y gestión de los mercados globales. Como resultado obtuvimos la delimitación de dos sectores: Sector 53 Servicios financieros y de seguros, y Sector 55 Corporativos. Cabe mencionar que

ambos sectores coincidieron con las actividades que integran la función de Localizaciones Clave.

Finalmente, el cuarto filtro denominado Filtro de actividades específicas, se realizó directo al nivel de Clase de actividad de cada sector, mediante el análisis de la descripción de cada actividad (Tabla 3). El resultado del cuarto filtro identificó ocho Clases de actividad del DE-NUE (INEGI, 2018a), que pueden ser identificadas como actividades de Ciudad Global.

## Localizar las actividades de Ciudad Global

Para localizar y clasificar las actividades de Ciudad Global, se realizó un análisis espacial cuantitativo de dispersión de puntos, fundamentado en Geografía Cuantitativa.





## Actividad de Ciudad Global

Código	Sector
52	Servicios financieros y de seguros
521	Banca central
521110	Banca central
523	Actividades bursátiles, cambiarias y de inversión financiera
523110	Casas de bolsa
523121	Casas de cambio
523210	Bolsa de valores
523910	Asesoría en inversiones
524	Compañías de seguros, fianzas, y administración de fondos para el retiro
524130	Compañías afianzadoras
55	Corporativos
551	Corporativos
551111	Corporativos
551112	Tenedoras de acciones

Tabla 3. Actividad de Ciudad Global. Fuente: elaboración propia con base en INEGI (2018b).

Esta disciplina estudia la realidad a partir de modelos matemáticos y estadísticos con el apoyo de instrumentos informáticos denominados Sistemas de Información Geográfica (Burton, 1963 en Buzai y Montes, 2021). Respecto al nivel de investigación, se determinó que este estudio es exploratorio-descriptivo debido a la cantidad limitada de estudios de Ciudad Global en regiones subnacionales. Además de ser un estudio que clasifica la distribución espacial de actividad de Ciudad Global a partir de sus características distributivas (Hernández et al., 2014). La temporalidad se definió como transversal, debido a que el comportamiento del

producto interno bruto (PIB) de México estaba alterado por fenómenos alternos al tema, como lo es la pandemia provocada por coronavirus SARS-CoV-2, además que se deseaba determinar polígonos de análisis en una sección del tiempo, y no se quería determinar un desarrollo o crecimiento. En la Figura 2 se presenta el porcentaje del PIB trimestral, desglosado por clase de actividad. En particular, las actividades de Ciudad Global se identifican dentro del sector terciario, que muestra variaciones significativas durante los trimestres de 2020 y 2021.

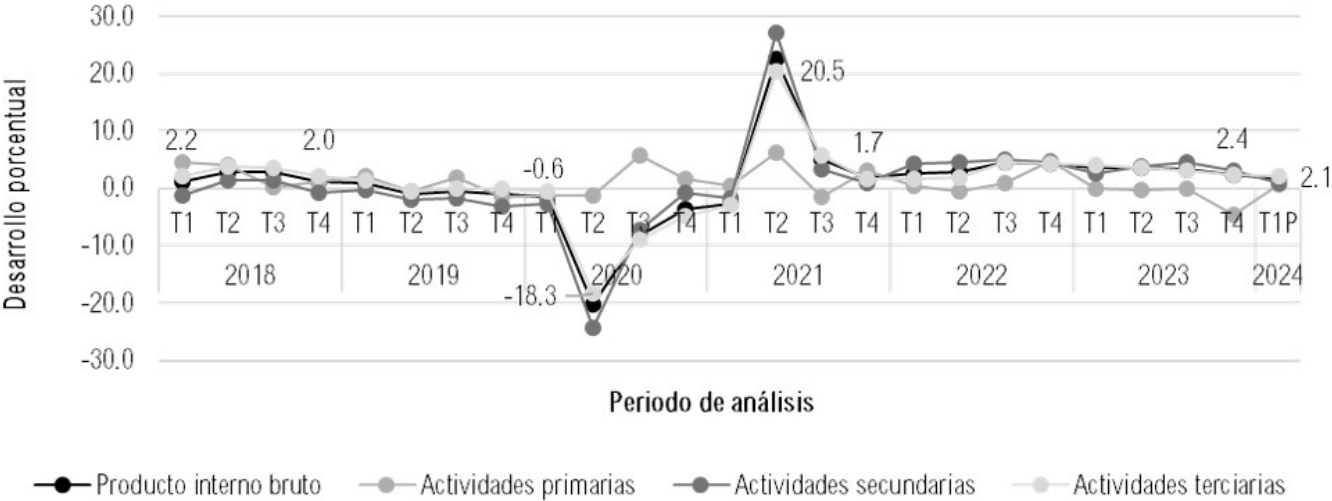


Figura 2. Valorización porcentual de producto interno bruto. Fuente: elaboración propia con base en INEGI (2024) [Periodo: primer trimestre 2018 a primer trimestre 2024].

Sin embargo, debido a las fluctuaciones observadas, se optó por definir el cuarto trimestre de 2018 como tiempo de estudio, un año antes de que se presentarán dichas variaciones.

### Metodología y construcción de base de datos

Para iniciar el análisis espacial, se tuvo que representar el espacio geográfico de México. Para ello se utilizó el Marco geoestadístico de diciembre de 2018 (INEGI, 2020), el cual es un conjunto de datos geoestadísticos de las 33 entidades de los Estados Unidos Mexicanos. Cada entidad agrupa 15 archivos, de los cuales se usaron los datos que se presentan en la Tabla 4. Tras integrar los archivos geoestadísticos anteriores, se procedió a ajustar su representación gráfica con el fin de darle entendimiento visual a cada archivo, y una vez finalizada la representación del espacio geográfico del país, se procedió a construir las regiones de estudio. De manera complementaria, se hizo una construcción de regiones de estudio, utilizando el Sistema Urbano Nacional 2018 [SUN] (SEDATU y CONAPO, 2018), el cual homogeniza 401 ciudades a partir de municipios. Entre dichas regiones geográficas, el sistema clasifica 74 metrópolis en Áreas metropolitanas grandes, Áreas metropolitanas, Área urbana mediana y Área urbana pequeña (Figura 3).

#### Datos procesados

Clave	Definición
ent	Área geoestadística estatal
l	Polígono de localidades urbanas y rurales amanzanadas
ar	Áreas geoestadísticas básicas rurales
mun	Áreas geoestadísticas municipales
m	Polígonos de manzana
a	Áreas geoestadísticas básicas urbanas
e	Ejes de vialidad

Tabla 4. Datos procesados. Fuente: elaboración propia con base en INEGI (2020).

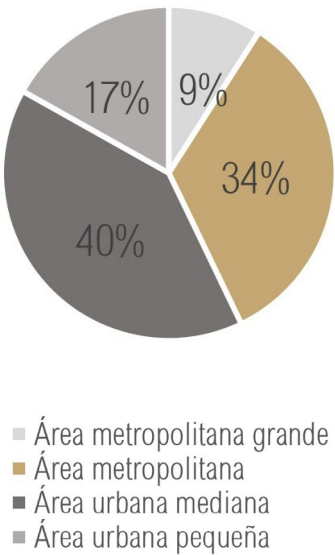


Figura 3. Clasificación de metrópolis de México. Fuente: elaboración propia con base en SEDATU y CONAPO (2018).

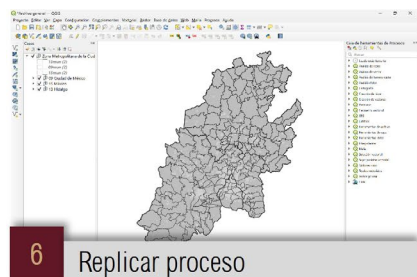
En el caso de este estudio se abordó la categoría de Área metropolitana, debido a que las ciudades que integran a dicho grupo tienen similitud en su morfología urbana, cantidad de población y, adicionalmente, representan el 34% de las metrópolis y el 79% de las áreas metropolitanas. La clasificación de Área metropolitana es conformada por las siguientes 26 regiones: Juárez, La Laguna, Querétaro, San Luis Potosí, Mérida, Mexicali, Aguascalientes, Cuernavaca, Chihuahua, Tampico, Acapulco, Saltillo, Morelia, Veracruz, Villahermosa, Reynosa, Cancún, Hermosillo, Tuxtla Gutiérrez, Culiacán, Xalapa, Oaxaca, Celaya, Durango, Pachuca e Irapuato.

El procedimiento para la construcción de regiones inició por gestionar las Áreas geoestadísticas municipales de las entidades que integran a estas áreas. En el caso de las áreas metropolitanas conformadas por más de dos entidades, se crearon capas que agrupan los municipios de las entidades en cuestión. Una vez gestionadas las capas anteriores, se procedió a realizar el geoproceto de Cortar para crear las capas que contuvieran las Áreas geoestadísticas municipales que conforman a cada Área Metropolitana, seguido del geoproceto Dissolve, mediante el cual creamos las capas poligonales del límite geoestadístico de cada Área metropolitana (Figura 4). Hasta este punto se volvió a ajustar la representación gráfica para identificar el límite geográfico de las regiones de estudio,

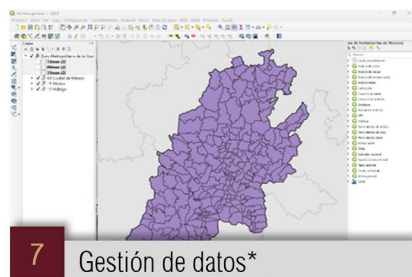
además de realizar el geoproceto de Cortar para generar las capas de Áreas geoestadísticas estatales, Polígono de localidades urbanas y rurales amanzanadas, Áreas geoestadísticas básicas rurales, Áreas geoestadísticas municipales, Polígonos de manzana, Áreas geoestadísticas básicas y Ejes de Vialidad de cada Área metropolitana.

## Construcción de base de datos

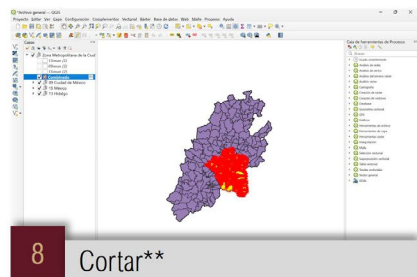
Una vez representadas las áreas de estudio, se procedió a localizar las Unidades Económicas que consideramos como actividad de Ciudad Global del DNEU (INEGI, 2018a). Para delimitar las unidades de la base de datos de origen se seleccionó, por atributos, las Unidades Económicas, delimitadas por su código de siete dígitos respectivos, a la categoría de Clases de actividad, seguido del geoproceto de Dividir. Una vez creada la capa de puntos de actividad de Ciudad Global, se procedió al ajuste de representación gráfica, en el cual se asignó una escala de color a cada Clase de Actividad sector: para el sector 52 Servicios Financieros y de seguros, una escala de amarillos; y para el sector 55 Corporativos escala de azules. El resultado, hasta este momento, sumaba 26 cartografías, en las cuales se observaba la distribución espacial de puntos que representaban la actividad de Ciudad Global, por lo cual se procedió al análisis de distribución espacial (Figura 5).



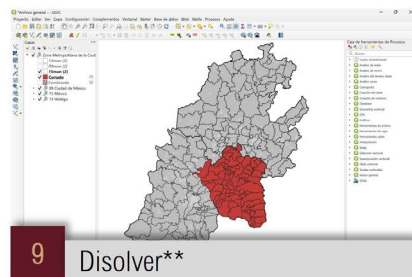
6 Replicar proceso



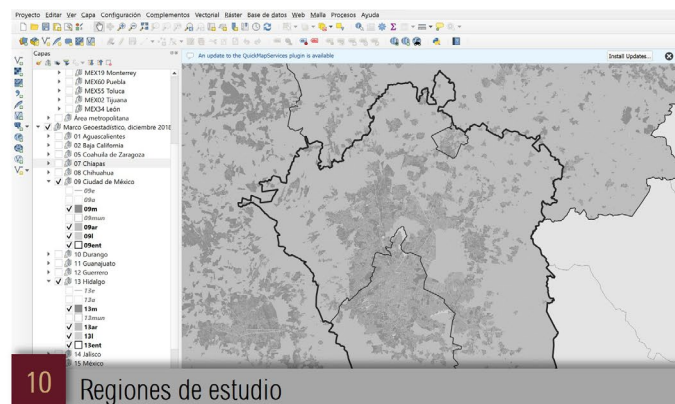
7 Gestión de datos\*



8 Cortar\*\*



9 Dissolver\*\*



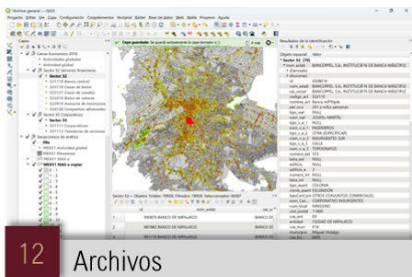
10 Regiones de estudio

MEX51ent	Área geoestadística estatal
MEX51l	Polígono de localidades urbanas y rurales ameznadas
MEX51ar	Áreas geoestadísticas básicas rurales
MEX51mun	Áreas geoestadísticas municipales
MEX51m	Polígonos de manzana
MEX51a	Áreas geoestadísticas básicas urbanas
MEX51e	Ejes de vialidad

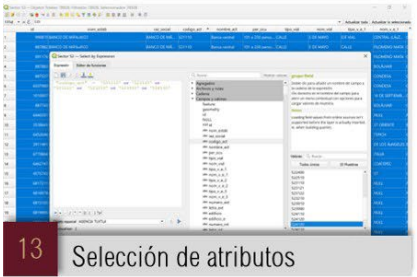
Figura 4. Procedimiento de la construcción de regiones. Fuente: elaboración propia.



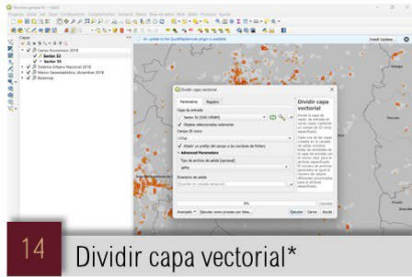
11 Descarga



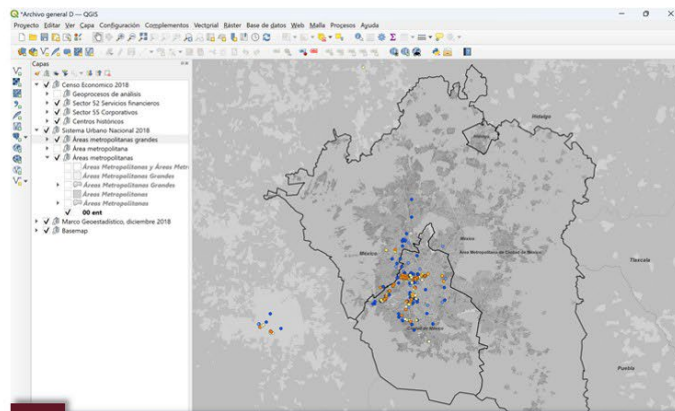
12 Archivos



13 Selección de atributos



14 Dividir capa vectorial\*



15 Resultado cartográfico  
Localización de actividades de Ciudad Global

Sector 52	Servicios financieros y de seguros
Sector 55	Corporativos

Figura 5. Procedimiento de la construcción de regiones. Fuente: elaboración propia.

# Clasificación de la distribución espacial de actividades de Ciudad Global

El análisis de distribución espacial se realizó con base en los modelos urbanos: Modelo Zonal o Teoría Concéntrica (Burgués, 1925, citado en Jiménez, 2015), Modelo Sectorial (Hoyt, 1939, citado en Jiménez, 2015), y Modelo de Múltiples Núcleos (Harris, Ullman, 1945, citado en Rovira, 2014) (Figura 6). Estos modelos fueron seleccionados por la dimensión de los casos de estudio, además de aportar una sistematización para analizar la distribución de puntos.

## Construcción de modelos

Para sistematizar el análisis espacial se implementaron puntos de referencia, los cuales fueron determinados por los centros históricos de cada área metropolitana. Para integrar estos puntos a la cartografía se identificaron las coordenadas UTM de cada punto, mediante Google Earth; una vez localizados, se integraron como coordenadas X y Y. A partir de estos puntos de referencia, se procedió a trazar rejillas ortogonales y radiales, con el fin de tener una malla de análisis (Figura 7). De esta forma, se generaron los modelos de análisis de cada caso de estudio, con los cuales se realizó la categorización de dispersión espacial de actividad

de Ciudad Global de cada área Metropolitana, mediante tres modelos urbanos.

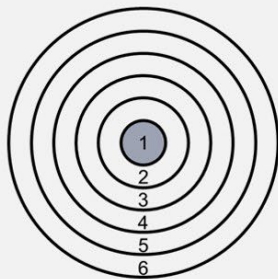
## Resultados

La primera clasificación agrupó áreas metropolitanas en las cuales la distribución espacial de actividades de Ciudad Global se concentraba a partir del centro histórico. Este tipo de distribución lo categorizamos como Modelo Zonal o Teoría Concéntrica (Burgués, 1925, citado en Jiménez, 2015) (Figura 8).

En el caso de esta categoría, únicamente se clasificó el Área metropolitana de Cancún, la cual presentó una mayor concentración de Unidades Económicas del sector de Servicios financieros y de seguros sobre su centro histórico. La segunda clasificación de distribución espacial la categorizamos como Modelo Sectorial (Hoyt, 1939 en Jiménez, 2015). En este modelo identificamos cuatro tipos de variables. La primera variable del modelo sectorial se caracterizó por tener una tendencia distributiva, en la cual la actividad de Ciudad Global se concentraba al centro y se dispersaba hacia la periferia (Figura 9). Las áreas metropolitanas categorizadas en esta variable son: Mexicali, Juárez, Hermosillo, Chihuahua, Saltillo, Cuernavaca, San Luis Potosí, Celaya, Morelia, Cuernavaca, Villahermosa y Tuxtla Gutiérrez (Figura 10).

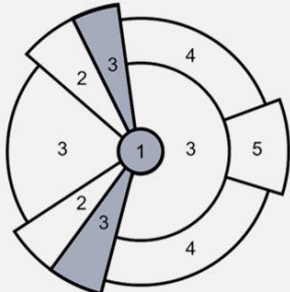


Modelo zonal o Teoría concéntrica (Burgess, 1925 en Jiménez, 2015)



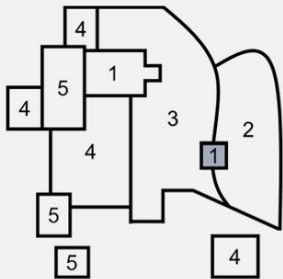
- 1 – Centro de negocios
- 2 – Industria o manufacturera ligera
- 3 – Viviendas de precio bajo
- 4 – Vivienda de precio medio
- 5 – Vivienda de precio elevado
- 6 – Área suburbana

Modelo Sectorial (Hoyt, 1939 en Jiménez, 2015)



- 1 – Centro de negocios
- 2 – Industria o manufacturera ligera
- 3 – Viviendas de precio bajo
- 4 – Vivienda de precio medio
- 5 – Vivienda de precio elevado

Modelo múltiples núcleos (Harris y Ullman, 1945 en Rovira, 2014)



- 1 – Centro urbano
- 2 – Residencia de estatus alto
- 3 – Residencia de estatus medio
- 4 – Residencia de estatus bajo
- 5 – Núcleos manufactureros
- 6 – Nodos administrativos y de intercambio.

Figura 6. Procedimiento de la construcción de regiones. Fuente: elaboración propia con base en Burgess (1995), Hoyt (1939), Harris y Ullmann (1945).



Centro Histórico—Objetos Totales: 25, Filas: 25, Selección: 9

	CVE.AMT.	AMT	ZONA	X	Y	Sector
1	MEX01	Mexicali	115	641677.5300000...	3614067.169999...	115
2	MEX08	Hermosillo	12K	501963.889999...	3214068.670000...	12K
3	MEX01	Aguascalientes	13Q	779382.439999...	2422365.799999...	13Q
4	MEX05	Juarez	13K	358227.789999...	2512415.859999...	13K
5	MEX20	La Laguna	13R	655194.239999...	2823644.580000...	13R
6	MEX10	Chihuahua	13K	394757.580000...	3168176.939999...	13K
7	MEX22	Culiacán	13R	251786.260000...	2745365.390000...	13R
8	MEX24	Durango	13K	513535.760000...	2658918.060000...	13K
9	MEX40	Querétaro	14Q	355168.639999...	2277721.049999...	14Q
10	MEX29	San Luis Potosí	14Q	298178.530000...	2450353.819999...	14Q
		Coahuila	14Q	475326.609999...	2082180.429999...	14Q

**17** Puntos de referencia

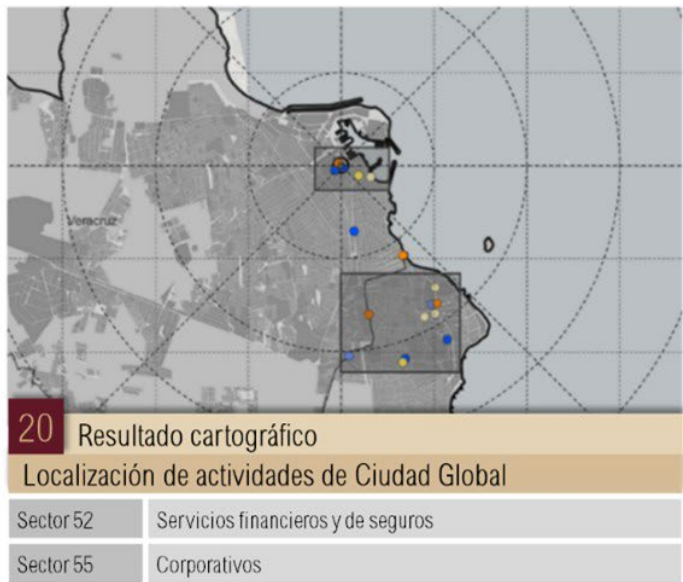
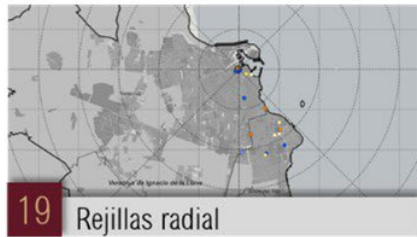
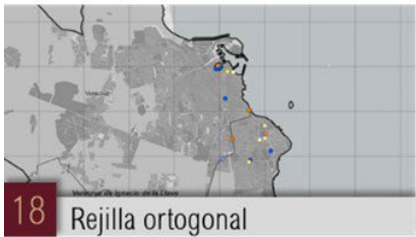


Figura 7. Procedimiento de la construcción de modelos. Fuente: elaboración propia.

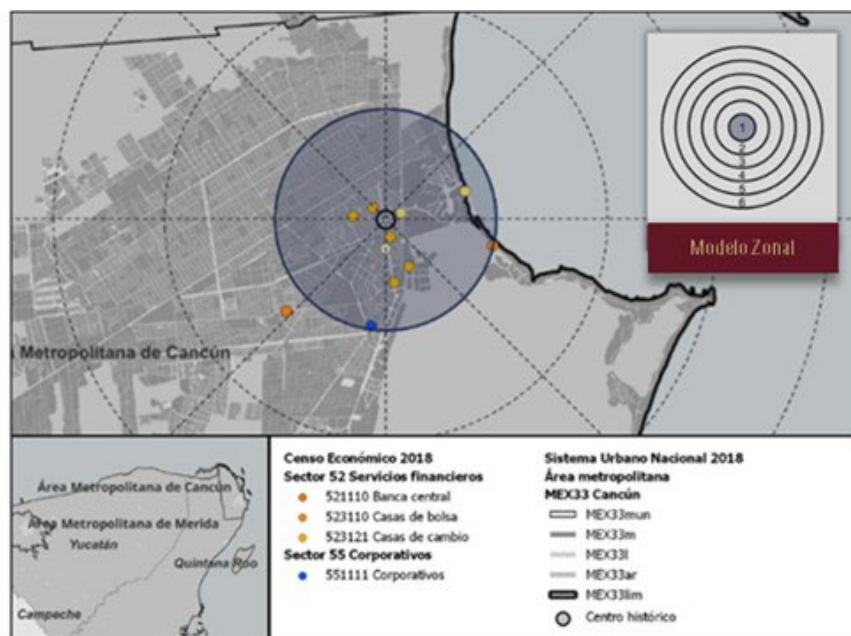
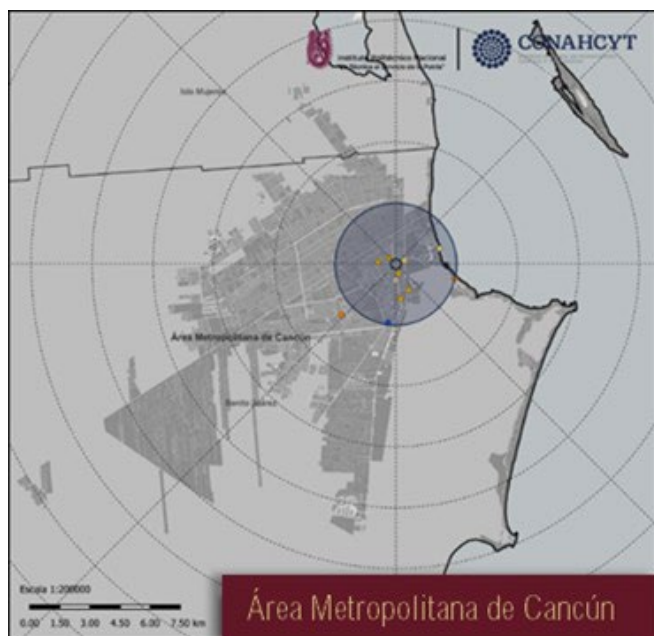


Figura 8. Clasificación de Modelo Zonal. Fuente: elaboración propia y procesamiento en Qgis.

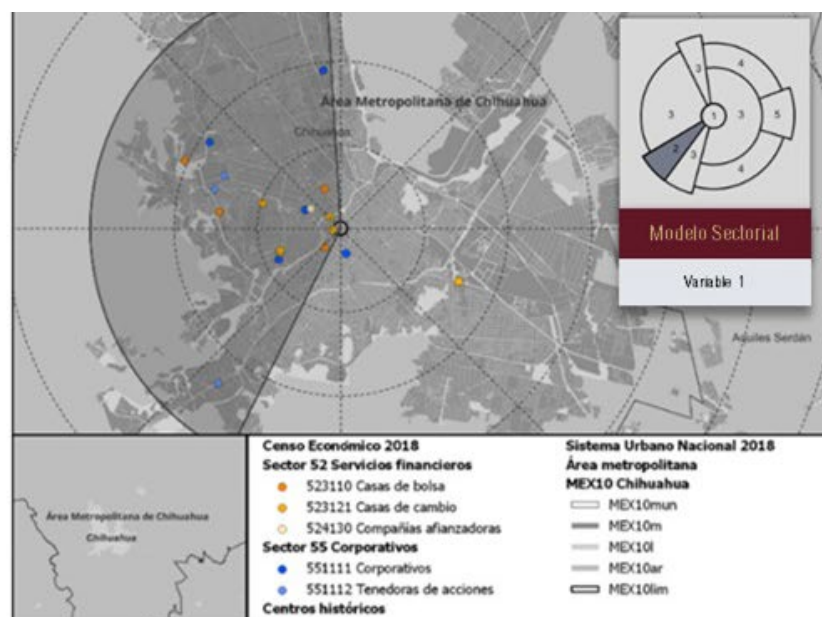
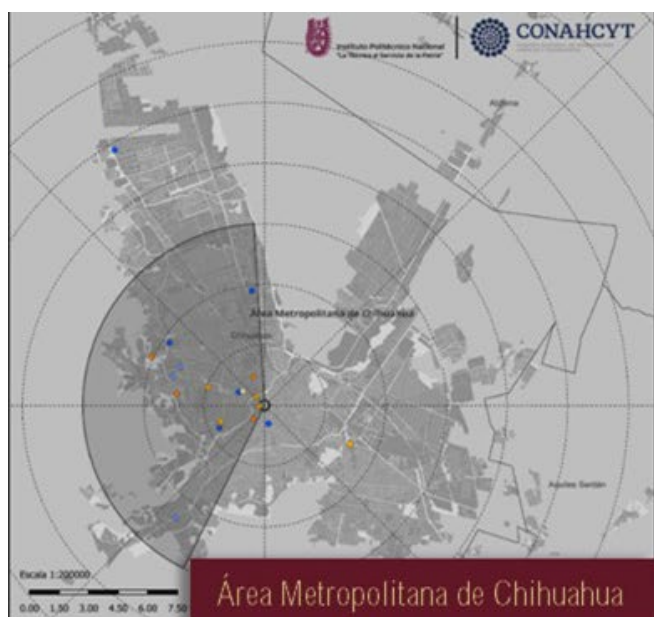


Figura 9. Clasificación de Modelo sectorial variable 1 (Centro-Periferia). Fuente: elaboración propia y procesamiento en Qgis.



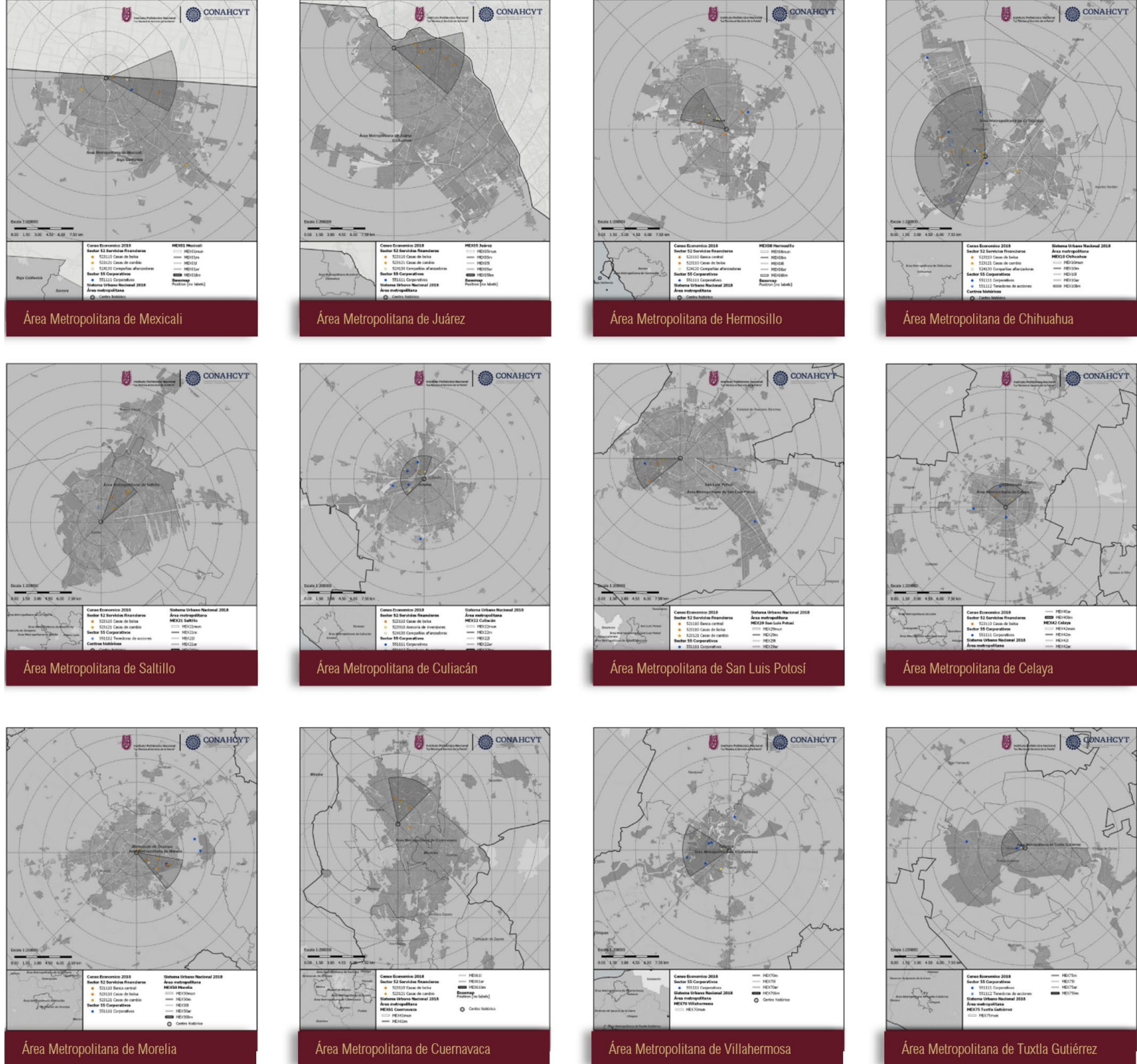


Figura 10. Áreas metropolitanas clasificadas como Modelo Sectorial variable 1 (Centro-Periferia) Fuente: elaboración propia y procesamiento en Ogis.

En esta categoría se clasificaron 12 de 26 áreas metropolitanas, de Unidades Económicas, tanto del sector de Servicios financieros y de seguros, como Corporativos. La segunda variable del modelo sectorial se definió por concentrar la actividad de Ciudad Global sobre vialidades (Figura 11). Además, las áreas metropolitanas categorizadas en esta variable son: La Laguna, Tampico y Mérida (Figura 12). En esta variable predominaron las Unidades Económicas del sector de Servicios financieros y de seguros. En el caso del Área metropolitana de La Laguna y Tampico, la concentración de unidades económicas es sobre una vialidad, mientras que en el área metropolitana de Mérida, sobre tres vialidades.

La tercera variable del modelo sectorial se definió por la concentración de actividad de Ciudad Global sobre un sector sin relación con el centro (Figura 13). En el caso de esta categoría, únicamente se clasificó el área metropolitana de Aguascalientes. Cabe mencionar que la concentración de actividad de Ciudad Global se presentó sobre una región urbana delimitada por vialidades, además de presentar mayor densidad de actividades de Servicios financieros y de seguros.

La cuarta y última variable del modelo sectorial se definió por una dispersión de Unidades Económicas mixtas,

es decir, que puede ser integrada por más de un Modelo o variable. La única área metropolitana categorizada en esta clasificación es la de Querétaro (Figura 14).

En esta área metropolitana se pueden observar tres concentraciones: la primera sobre el centro, la cual nos puede indicar la existencia del Modelo Zonal, y tanto la segunda como la tercera concentración, en la periferia, presentando polígonos que pueden ser identificados como Modelo Sectorial variable 3. La tercera clasificación se denominó Modelo de Múltiples Núcleos (Harris y Ullman, 1945, citado en Rovira 2014). En esta categoría, la actividad de Ciudad Global se concentró sobre dos polígonos (Figura 15). En esta categoría solamente se clasificó el área metropolitana de Veracruz, la cual presentó dos polígonos de concentración. El primero, localizado sobre el centro histórico; y el segundo, al sur.

La cuarta clasificación agrupó las áreas metropolitanas que no presentaron Unidades Económicas suficientes para crear polígonos de distribución. En este caso, se clasificaron las áreas metropolitanas de Reynosa, Durango, Irapuato, Pachuca, Xalapa y Acapulco (Figura 16). En dicha categoría no se presentaron más de cuatro Unidades Económicas por área metropolitana.

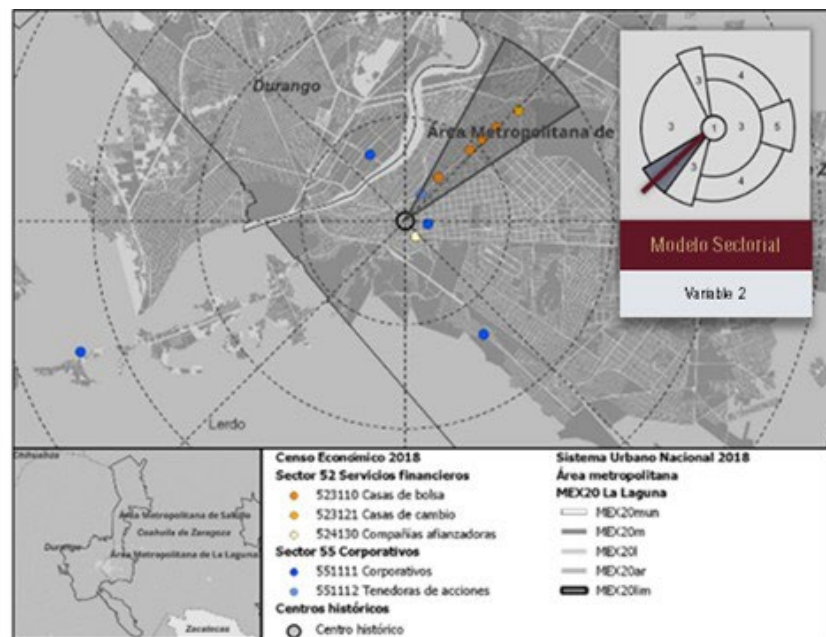
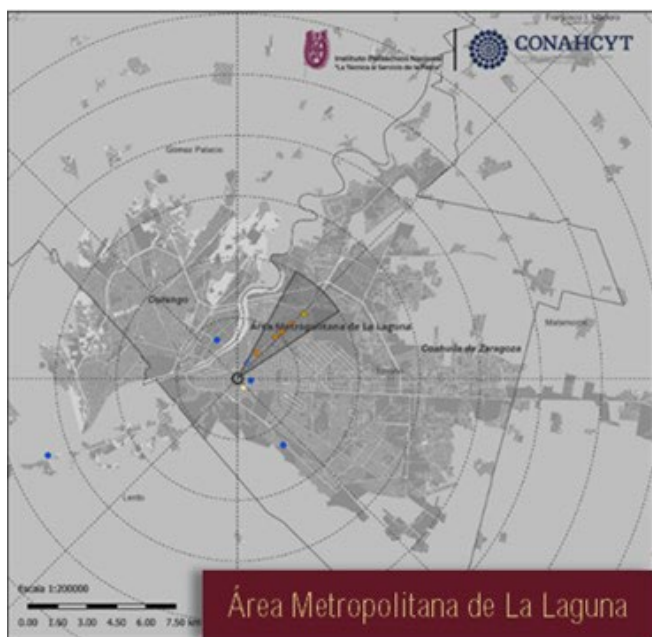


Figura 11. Clasificación de Modelo Sectorial variable 2 (Lineal). Fuente: elaboración propia y procesamiento en Qgis.

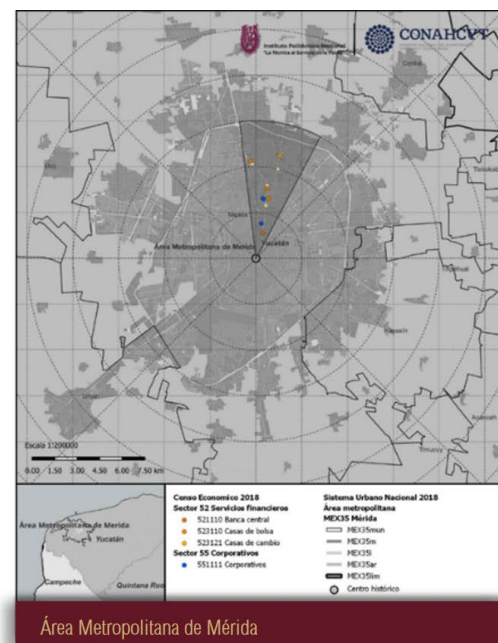
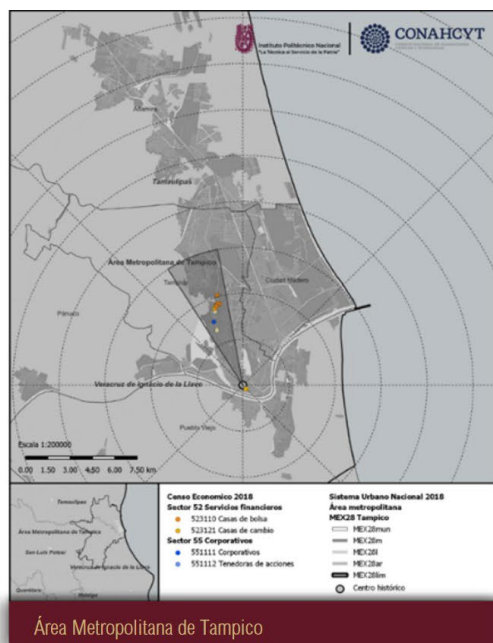
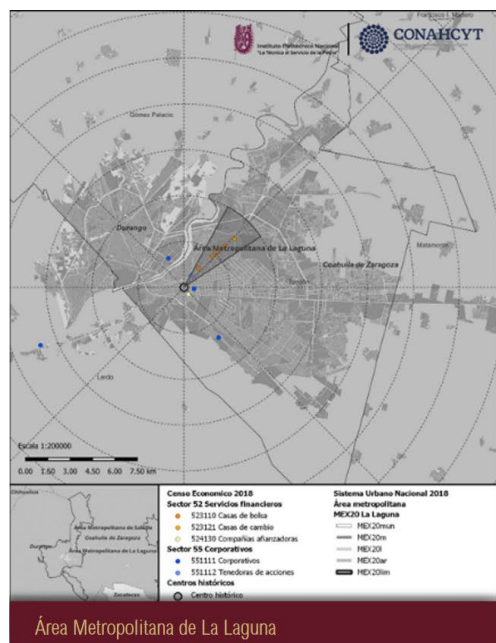


Figura 12. Áreas metropolitanas clasificadas como Modelo Sectorial variable 2 (Lineal). Fuente: elaboración propia y procesamiento en Qgis.



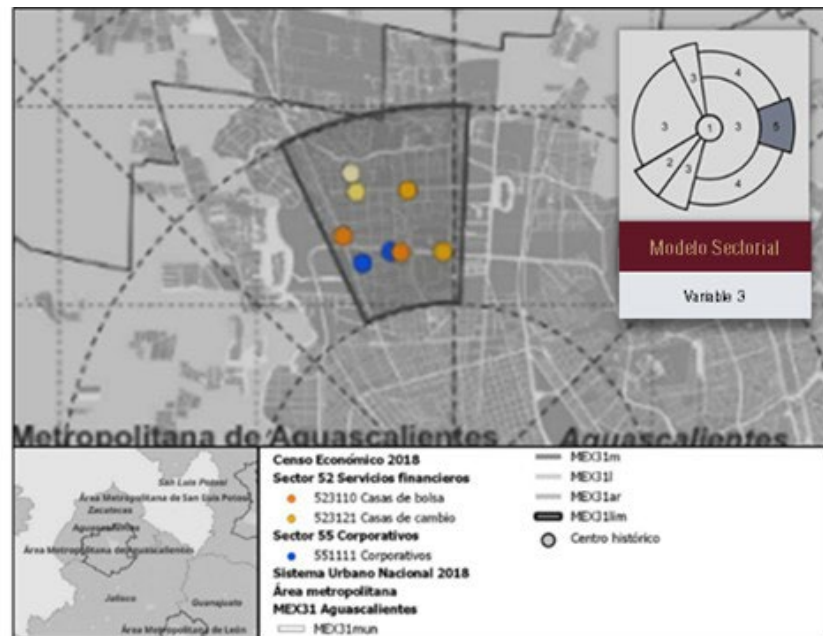


Figura 13. Clasificación de Modelo Sectorial variable 3 (sectores sin relación con el centro). Fuente: elaboración propia y procesamiento en Qgis.

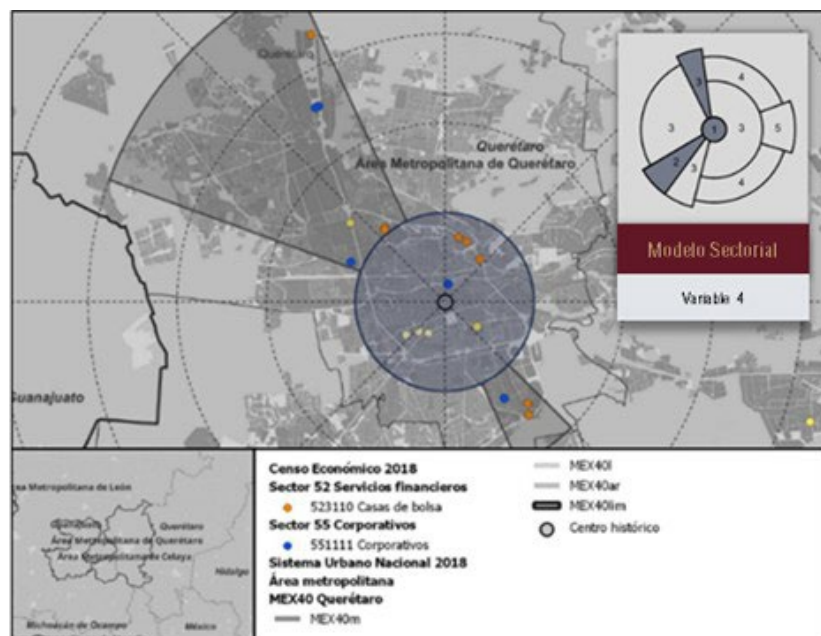
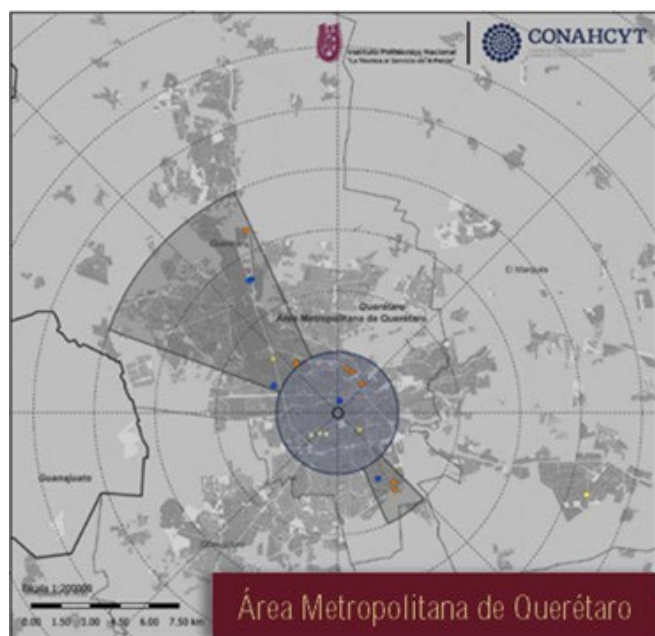


Figura 14. Clasificación de Modelo Sectorial variable 2 (corredores urbanos). Fuente: elaboración propia y procesamiento en Qgis.

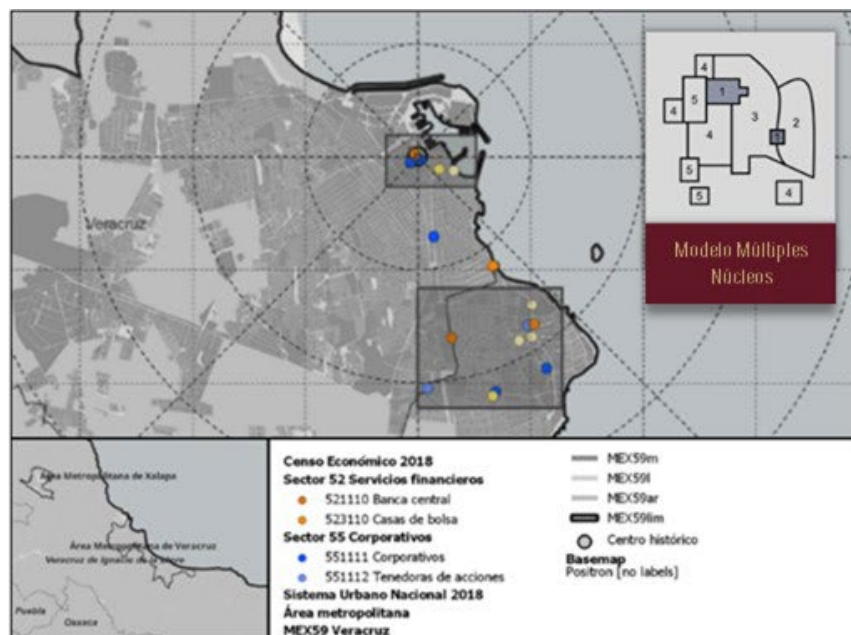


Figura 15. Clasificación de Modelo de Múltiples Núcleos (Harris y Ullman, (1945) en Rovira 2014). Fuente: elaboración propia y procesamiento en Ogis.

Finalmente, la última clasificación fueron las áreas metropolitanas, en las que no se localizó actividad de Ciudad Global, tal es el caso del área metropolitana de Oaxaca (Figura 17). En este caso, no hay ninguna actividad de Ciudad Global.

## Conclusiones

En esta investigación, se encontró que la actividad de Ciudad Global en las áreas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos se caracteriza mayormente

por tener una distribución a base de sectores (Hoyt, 1939, citado en Jiménez, 2015), ya que es la distribución espacial que predomina en 17 ciudades, y representa el 65% de las regiones de estudio. Respecto con las otras ciudades, una metrópoli presentó distribución de actividad de Ciudad Global en forma central (Burguess, 1925, citado en Jiménez, 2015), y una más en múltiples núcleos (Harris y Ullman, 1945, citado en Rovira, 2014). En las áreas metropolitanas restantes no se presentaron polígonos de distribución de actividades de Ciudad Global, seis de ellas se categorizaron como Sin patrón

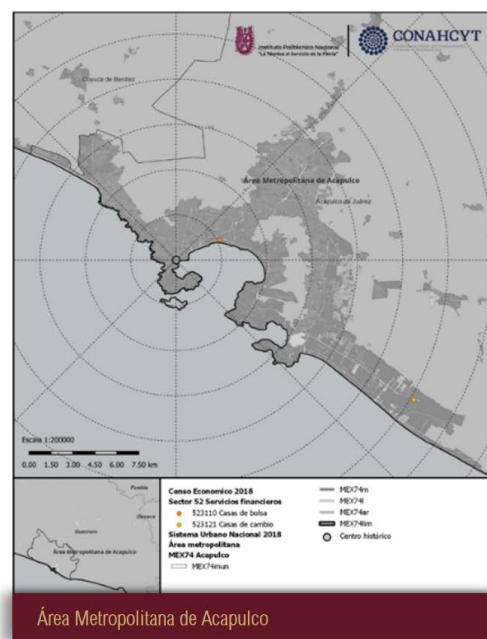
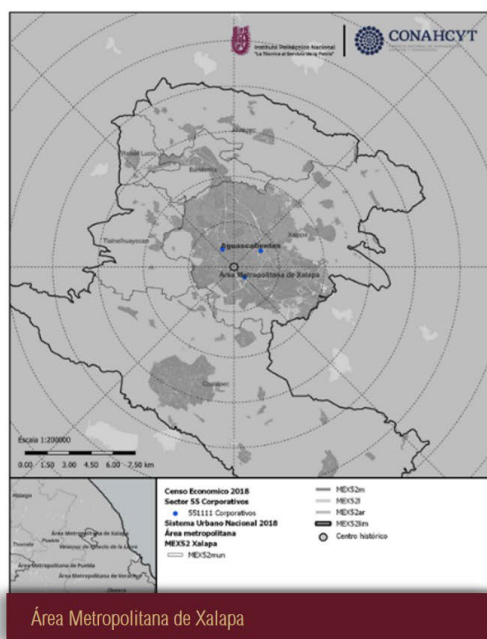
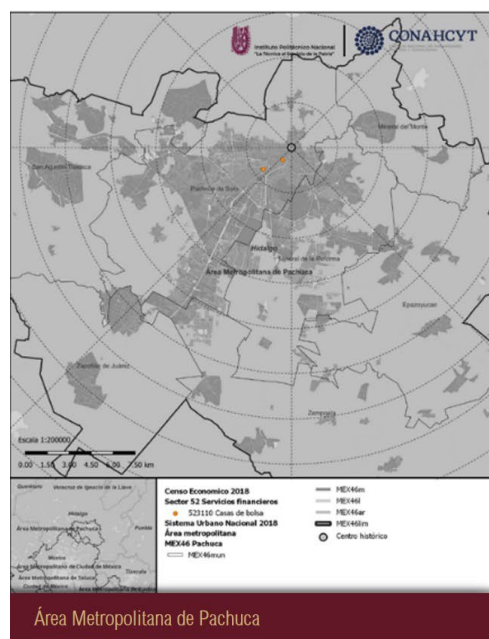
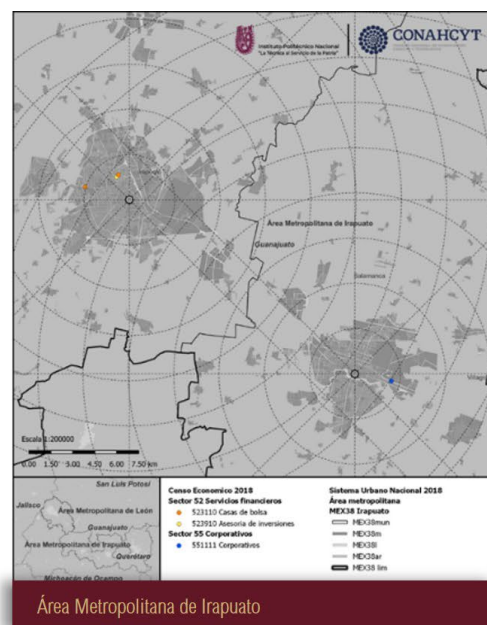
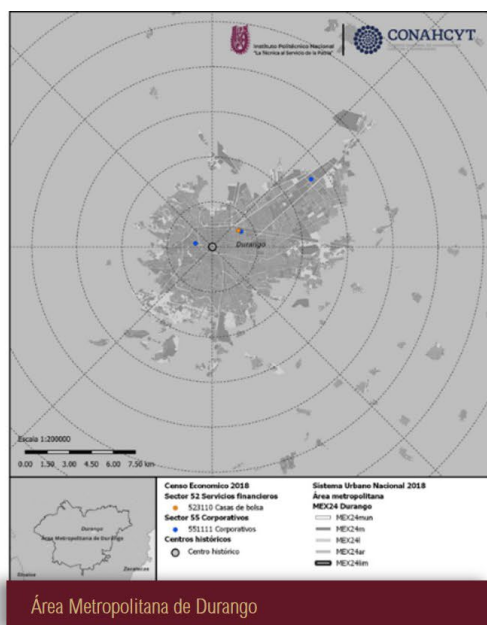
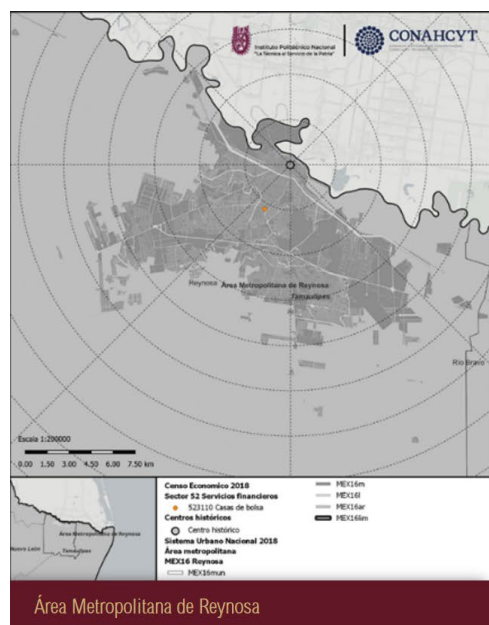


Figura 16. Clasificación de áreas metropolitanas sin patrón de dispersión. Fuente: elaboración propia y procesamiento en Qgis.



de dispersión, y una Sin actividad de Ciudad Global (Figura 18). En cuanto al Modelo sectorial, se identificaron cuatro variables de distribución: Centro periferia, lineal, Periferia y Mixto; las cuales presentaron polígonos de distribución específicos. Las áreas metropolitanas que presentaron mayor densidad de actividad de Ciudad Global fueron Chihuahua, Querétaro y Veracruz. Estas áreas metropolitanas presentaron modelos de distribución: Sectorial variable Centro periferia, Sectorial variable Mixto, y Múltiples Núcleos, respectivamente (Figura 19).

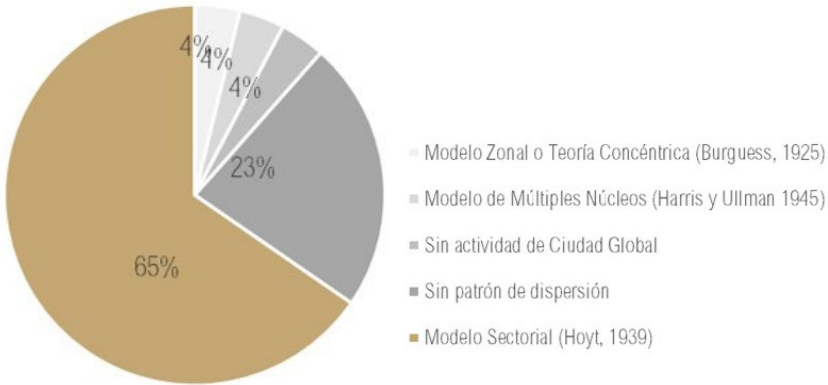


Figura 18. Áreas metropolitanas sin actividad de Ciudad Global.  
Fuente: elaboración propia.

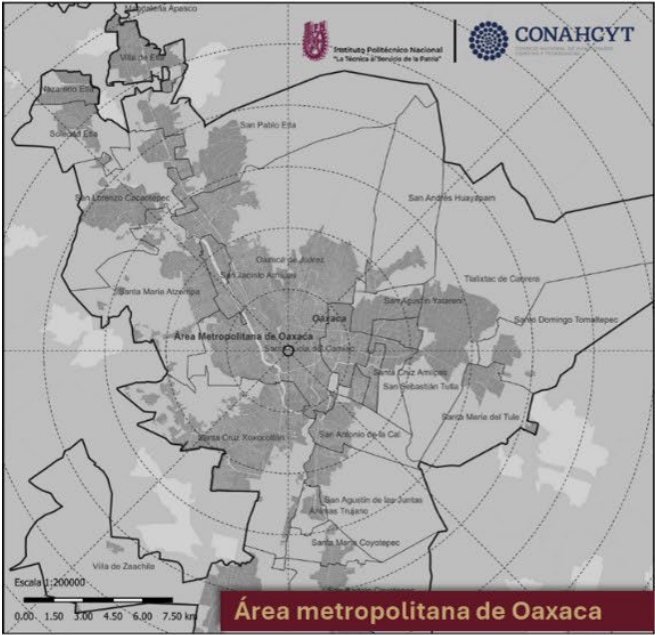


Figura 17. Clasificación de áreas metropolitanas sin patrón de dispersión. Fuente: elaboración propia y procesamiento en Qgis.

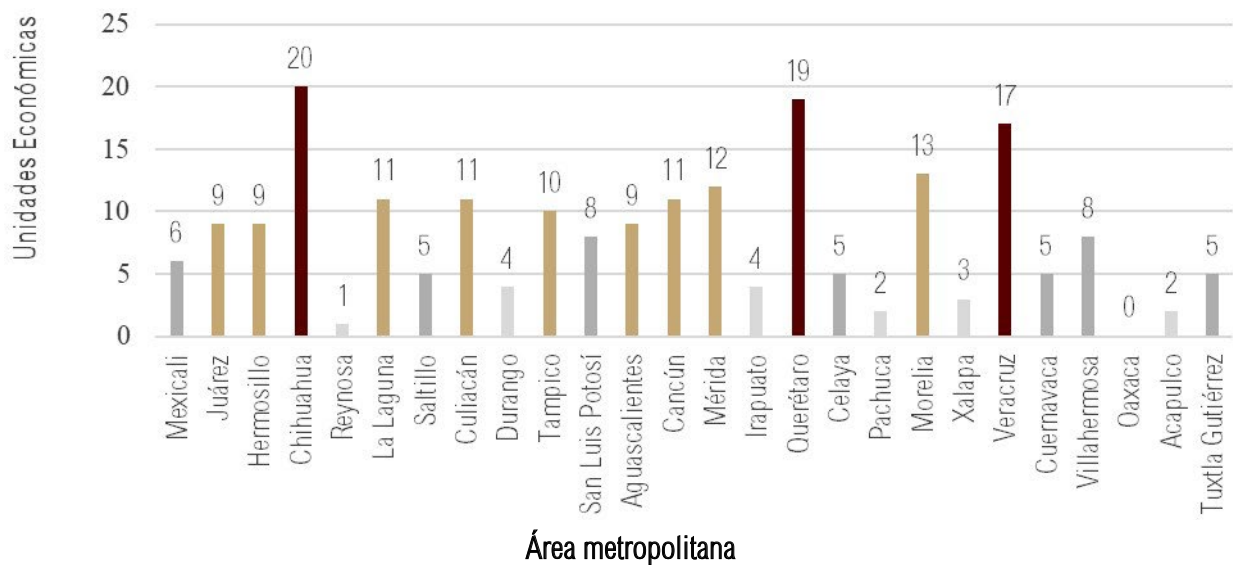


Figura 19. Unidades económicas de actividad de Ciudad Global por área metropolitana. Fuente: elaboración propia.

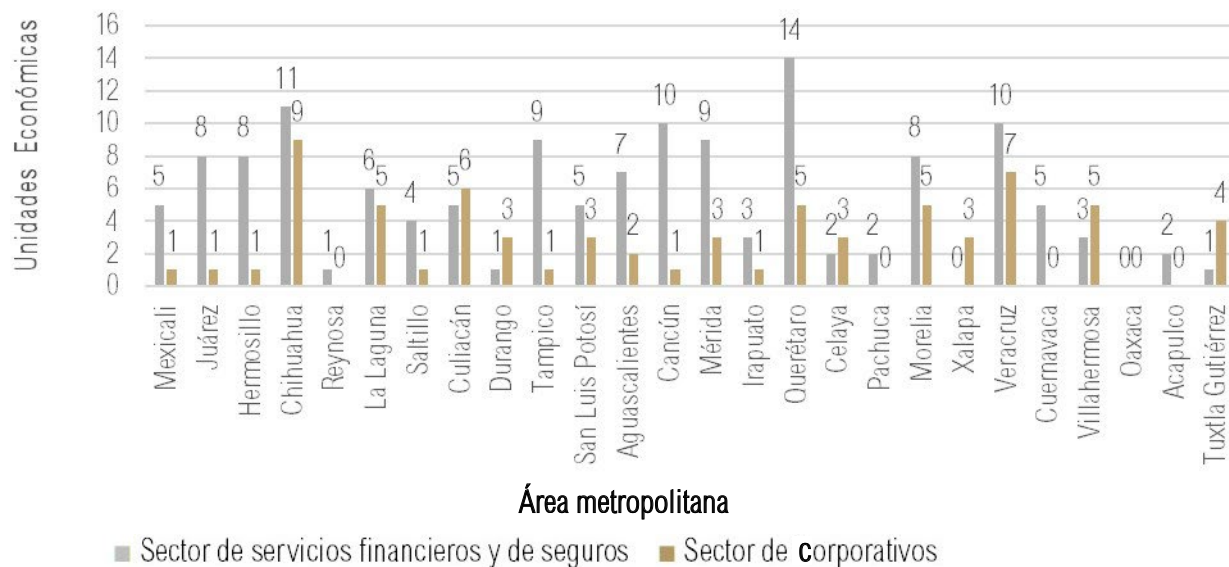


Figura 20. Unidades económicas de actividad de Ciudad Global por sector. Fuente: elaboración propia.



El promedio de Unidades Económicas por área metropolitana fue de 8 unidades. En nuestros casos de estudio, el 46% de casos estuvieron sobre el promedio, mientras que 50% de casos fueron por debajo del promedio, y el 4% no presentó actividad de Ciudad Global. En las áreas metropolitanas en que se presentó mayor densidad de actividad de Ciudad Global, predominaron las Unidades Económicas del sector de Servicios financieros y de seguros. No obstante, en áreas como Culiacán, Durango, Villahermosa y Tuxtla Gutiérrez, predominaron las unidades del sector Corporativo (Figura 20).

Las áreas metropolitanas con mayor número de Servicios financieros y de seguros, fueron Querétaro, con 14 Unidades Económicas; Chihuahua, con 11 unidades; Cancún, con 10 unidades; y Veracruz, con 10 unidades. Respecto a las áreas metropolitanas con mayor número de unidades económicas del sector corporativo, estas son: Chihuahua, con 9 unidades; Veracruz, con 7 unidades; y Culiacán, con 6 unidades.

En conclusión, las áreas metropolitanas de Chihuahua, Querétaro y Veracruz tienen mayor influencia de la red de ciudades globales que los demás casos de estudio. No obstante, se podría considerar que en Culiacán también existe injerencia de dicha red, debido a su densidad corporativa.



- Burgess, E. W. (1925). *The growth of the city: An introduction to a research project*. In R. E. Park, E. W. Burgess y R. D. McKenzie (Eds.), *The city* (pp. 47–62). University of Chicago Press.
- Buzai, G., y Montes, E. (2021). *Estadística espacial: Fundamentos y aplicación con sistemas de información geográfica*. INIGEO.
- Castells, M. (2000). *La era de la información: Economía, sociedad y cultura* (C. Martínez-Gimeno & J. Alborés, Trads.) (Trabajo original publicado en 1996). Alianza Editorial.
- Chakravarty, D., Goerzen, A., Musteen, M., y Ahsan, M. (2021). Global cities: A multi-disciplinary review and research agenda. *Journal of World Business*, 56, 1–16.
- Derudder, B., y Taylor, P. (2021). The GaWC perspective on global-scale urban networks. En Z. Neal y C. Rozenblat (Eds.), *International handbook of globalization and world cities* (pp. 601–617). Edward Elgar Publishing. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000486](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000486)
- Derudder, B., de Vos, A., y Witlox, F. (2011). Global city/world city. En B. Derudder, M. Hoyler, P. Taylor y F. Witlox (Eds.), *International handbook of globalization and world cities* (pp. 124–142). Edward Elgar Publishing.
- Galuh, I., Derudder, B., y Jorn, K. (2018). Global-local dynamics in the transformation of the Jakarta metropolitan area into a global city-region. *The Planning Review*, 3, 52–62.
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, M. P. (2014). *Metodología de la investigación* (6ª ed.). McGraw Hill Education.
- Harris, C. D., y Ullman, E. L. (1945). *The nature of cities*. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 242(1), 7–17. <https://doi.org/10.1177/000271624524200103>
- Hoyt, H. (1939). *The structure and growth of residential areas in American cities*. Federal Housing Administration.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2018a). *Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE)*. <https://www.inegi.org.mx/temas/directorio/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2018b). *Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, México SCIAN 2018*. [https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/702825099695.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825099695.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2020a). *Marco Geoestadístico, diciembre 2018*. <https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=889463674658>
- Jiménez, C. (2015). *Tamaño y densidad urbana* [Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid]. Archivo Digital UPM.
- Parnreiter, C. (1998). La Ciudad de México: ¿una ciudad global? En A. Rodríguez (Ed.), *Anuario de Espacios Urbanos* (pp. 19–55). Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.
- Quintero, S. (2000). “La ciudad global” de Saskia Sassen. *Economía Sociedad Y Territorio*. <https://doi.org/10.22136/est002000444>
- Rovira, R. (2014). Almacenamiento centralizado y comercio multicéntrico en México-Tenochtitlan, Relaciones. *Estudios de historia y sociedad*, 35(138), 181–208. [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-39292014000200007](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-39292014000200007)
- Sassen, S. (1998). Ciudades en la economía global: Enfoques teóricos y metodológicos. *EURE (Santiago)*, 71, 1–32.
- Sassen, S. (1999). *La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio* (S. Quintero, Trad., 1ª ed.) (Trabajo original publicado en 1991). Eudeba.
- Sassen, S. (2009). La ciudad global: Introducción a un concepto. En BBVA (Ed.), *Las múltiples caras de la globalización* (pp. 50–62). BBVA.

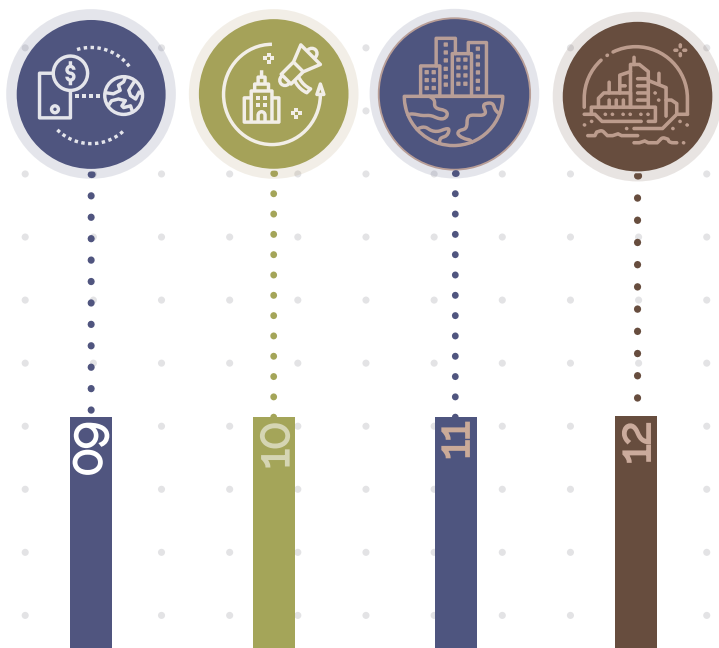
Sassen, S. (2018). Researching the localizations of the global. En M. Juergensmeyer, S. Sassen, M. B. Steger, y V. Faessel (Eds.), *The Oxford handbook of global studies* (pp. 71–92). Oxford University Press.

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SE-DATU] y Consejo Nacional de Población [CONAPO]. (2018). *Sistema Urbano Nacional 2018 (SUN)*. <https://www.gob.mx/conapo/documentos/sistema-urbano-nacional-2018>

## Referencias

# Eje III.

Los retos de la planeación  
urbana en las **ciudades  
latinoamericanas**



# La metrópolis de **Recife**, oportunidades y **desafíos locales** frente al orden mundial **multipolar**

Rubén Pecchio 1

Doctorante en Ciencias de la Arquitectura y Urbanismo por el Instituto Politécnico Nacional - IPN. Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura (ESIA), Ciudad de México.

Geraldo Marinho 2

PLANEAR – Planejamento e Gestão, Recife, Brasil

Paulo Guimarães 3

CEPLAN Consultoría. Doctorante en Administración Pública por el Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Universidade de Lisboa, Portugal.

The Recife Metropolis, local opportunities and challenges in the face of the multipolar world order

109





1 Doctorando en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo del Instituto Politécnico Nacional-IPN. Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura (ESIA), Ciudad de México, México.

Correo: rbpecchio@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-5136-0759>.

LATTES: <http://lattes.cnpq.br/0534759902939025>

2 PLANEAR-Planejamento e Gestão, Recife, Brasil.

Correo: gmarinho@gmarinho.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7041-432X>.

LATTES: <http://lattes.cnpq.br/3189308143571225>

3 CEPLAN Consultoría. Doctorante en administración pública por el Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Universidade de Lisboa, Portugal.

Correo: paulo@ceplanconsult.com.br

LATTES: <http://lattes.cnpq.br/5652107095339694>

## Resumen

Este trabajo analiza la ciudad de Recife y su región metropolitana (RMR), a la luz de su planificación y ordenamiento territorial desde la década de 1980, identificando macro vectores de desarrollo que se mantienen relativamente presentes. El análisis de la trayectoria de Recife se fundamentó en una revisión de la bibliografía, de instrumentos de planificación y de sus normativas. Se identifican los aspectos de la transición económica, demográfica y de ocupación del territorio frente a los desafíos mundiales y, más recientemente, su inserción en el contexto del nuevo orden multipolar. Primeramente, el estudio identifica transformaciones en las inversiones públicas y privadas que valorizan una matriz productiva local articulada con el nuevo contexto mundial, destacando: la protección ambiental, energías limpias, parques tecnológicos, etc. Por otro lado, el promisorio escenario aún no representa cambios substanciales en la calidad de vida de gran parte de la población. El desafío es equiparar estos avances tecnológicos y de aumento de las capacidades económicas de Recife con la transformación de la vida de sus habitantes.

Palabras clave: ordenamiento territorial, transición económica, orden multipolar, matriz productiva local.

## Abstract

This work analyzes the city of Recife and its metropolitan region (RMR) in light of territorial planning and regulation since the 1980s, identifying development macrovectors that have remained relatively present. Recife's analysis history is based on reviewing bibliography, planning instruments and regulations. Aspects such as economic, demographic and territorial occupation transition are identified, facing global challenges and recently, their insertion within the context of new multipolar order. First of all, transformations in public and private investments that add value to local productive matrix articulated in the new global context on environmental protection are identified: clean energies, technology parks, etc. On the other hand, the promising context does not represent substantial changes in the quality of life of a large part of the population. The challenge is to equate these technological advances and the economic capabilities' increase, with the transformation of people's lives.

**Keywords:** regulation, economic transition, multipolar order, local productive matrix.

Este capítulo aborda a la ciudad de Recife, en su contexto y configuración de metrópoli frente a las recientes transformaciones internacionales. Al respecto, en el año 2008 se produjo una importante crisis económica mundial en el mercado inmobiliario norteamericano, la cual generó un fuerte impacto en el escenario financiero mundial. Luego de estos hechos, y vinculado a iniciativas anteriores, se creó el grupo de países denominado BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica). Según Rinaldi (2020 p. 18):

El BRICS puede considerarse un alineamiento estratégico entre potencias emergentes cuyo principal medio de defender sus intereses externos es el uso de instrumentos de soft balancing. En este caso, nos oponemos a las corrientes que lo consideran un grupo de coalición, o un bloque con una agenda difusa, y sostenemos que sus acciones no apuntan a derrocar o subvertir el orden liberal internacional establecido.

Líder económico del bloque del MERCOSUR y de otras economías latinoamericanas, Brasil es también un pilar fundamental en la movilización y configuración de la iniciativa del BRICS<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> "Inicialmente, el término BRIC fue acuñado por Jim O'Neill, economista jefe del Banco Goldman Sachs, para designar a un grupo de países emergentes con perspectivas de crecimiento económico y retorno de las inversiones. En ese momento no contaba con Sudáfrica. Luego, en 2009, [...] el BRIC se transformó en un alineamiento estratégico entre sus miembros, incorporando, en 2011, a Sudáfrica, convirtiéndose así en BRICS". (Rinaldi, 2020, p. 14).





En este ámbito de articulación internacional de los países emergentes, se busca equilibrar el poder global a través de lineamientos estratégicos de soft balancing (Paul, 2005, 2018), lo que, en la interpretación de Rinaldi (2020, p. 17):

Representa una estrategia de acción internacional con el propósito de equilibrar el poder a través de un conjunto de herramientas no militares. Entre estas, se destacan la formación de alineamientos entre países, el aumento de la influencia en las instituciones internacionales, y las demandas por cambios moderados y reformas del orden internacional establecido.

En este contexto del conjunto de países emergentes, Brasil tiene un vasto territorio y un número considerable de grandes y complejas metrópolis. La ciudad de Recife, ubicada en la región Nordeste del país, es la capital del estado de Pernambuco y es la ciudad principal de un polo metropolitano con importante influencia regional. Clasificada como Metrópolis Nacional (IBGE, 2020), Recife se encuentra entre los 15 principales centros metropolitanos del país, y comparte el estatus de grandes centros urbanos del Nordeste con las ciudades de Fortaleza y Salvador.

En términos poblacionales, Recife ocupa el tercer lugar entre las nueve capitales de los estados del Nordeste, con 1.5 millones de habitantes (Censo Demográfico del

IBGE, 2022) y, económicamente, su producto interno bruto (PIB) también ocupa el tercer lugar entre estas capitales, con un total de 55 mil millones de reales (IBGE, 2021), lo que corresponde a alrededor de 10 mil millones de dólares estadounidenses. Según el Instituto Brasileño de Economía de la Fundación Getúlio Vargas (FGV IBRE, 2023), el PIB del Nordeste viene ganando mayor proporción con respecto al total del país en los últimos diez años, superando el 14% del PIB nacional en este período, mostrando signos de superación de una región históricamente más pobre en el contexto de las cinco grandes regiones brasileñas.

La Figura 1 muestra la ubicación de Recife e ilustra las conexiones de la red urbana regional bajo su influencia, según el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE). Allí se observa la relación con cuatro capitales de estados vecinos Natal, João Pessoa, Maceió y Aracaju, y las interconexiones con ciudades que lideran arreglos poblacionales con mayor posición jerárquica en la red urbana, y centros subregionales que influyen en una escala micro-regional.

Recife, ciudad secular, primera capital estadual del Brasil, creció rápidamente en el siglo XX, y se consolidó como polo central del conjunto metropolitano de catorce municipios, con 3.7 millones de habitantes. A lo largo

de ese proceso, asumió diferentes configuraciones y roles, pero siempre se mantuvo como centro de destaque en todo el Nordeste.

La Región Metropolitana de Recife tiene una superficie total de 2,800 km<sup>2</sup>, y su porción efectivamente urbanizada ronda los 400 km<sup>2</sup> (IBGE, 2022). La mayor concentración urbana se da en su porción central y a lo largo de la franja costera desde los focos de su más remota historia de ocupación territorial, en el período colonial, y se irradiaba hacia el norte, sur y oeste, guiada por ejes viales estructurantes que conectan los principales centros de los municipios que integran la región. La Figura 2 muestra el mapa temático, con la densidad de población de 2022 según sectores censales, y demuestra la principal concentración y densificación ubicada en los tres municipios del núcleo central metropolitano Recife, Jaboatão dos Guararapes y Olinda. También se presenta, en el segundo mapa temático, el área urbanizada, clasificada en una escala de diferenciación socioeconómica, expresada según múltiples criterios que consideran factores como la renta, el saneamiento y el acceso a los servicios urbanos (IBGE, 2017). En la Figura 2, la cartografía muestra que las áreas urbanas con mejores condiciones socioeconómicas se ubican en barrios valorizados del núcleo metropolitano (en azul), mientras que las áreas más periféricas se encuentran en peores condiciones (en marrón).

Analizando la dinámica de esta metrópoli, en términos actuales, un hito relevante es la reducción de la trayectoria de crecimiento poblacional siguiendo las tendencias demográficas dominantes en el país. A mediados del siglo pasado, la metrópoli ya se perfilaba como tal, y era un territorio con fuerte atracción poblacional en grandes flujos migratorios.

El último censo de población, de 2022, dejó notable evidencia de que esa trayectoria de crecimiento hoy representa solo una curva de estabilización. En el gráfico de la Figura 3 se muestra la población total de los municipios que actualmente forman parte de la Región Metropolitana de Recife<sup>2</sup> desde la década de 1970.

Un segundo hito relevante en la configuración y dinámica urbana de la metrópoli, que se perfila en el siglo XXI, está relacionado con una reorientación de sus bases económicas. En las últimas décadas, han surgido significativas expresiones de los sectores del terciario moderno. Por su lado, la industria se reposiciona, enfocándose en segmentos más estratégicos para su inserción en un mercado nacional o global aunque atenuada su condición de foco central de la estrategia de desarrollo, como

2 La Región Metropolitana de Recife (RMR) fue instituida en 1973, y con el tiempo se agregaron algunos municipios. Los totales presentados en el gráfico representan la población de los catorce (14) municipios que actualmente forman parte de la RMR, incluso los que no formaron parte de la región en décadas pasadas. Para efectos de comparación, se eligió esta composición total porque todos ya estaban, de alguna manera, bajo la influencia de la dinámica metropolitana.

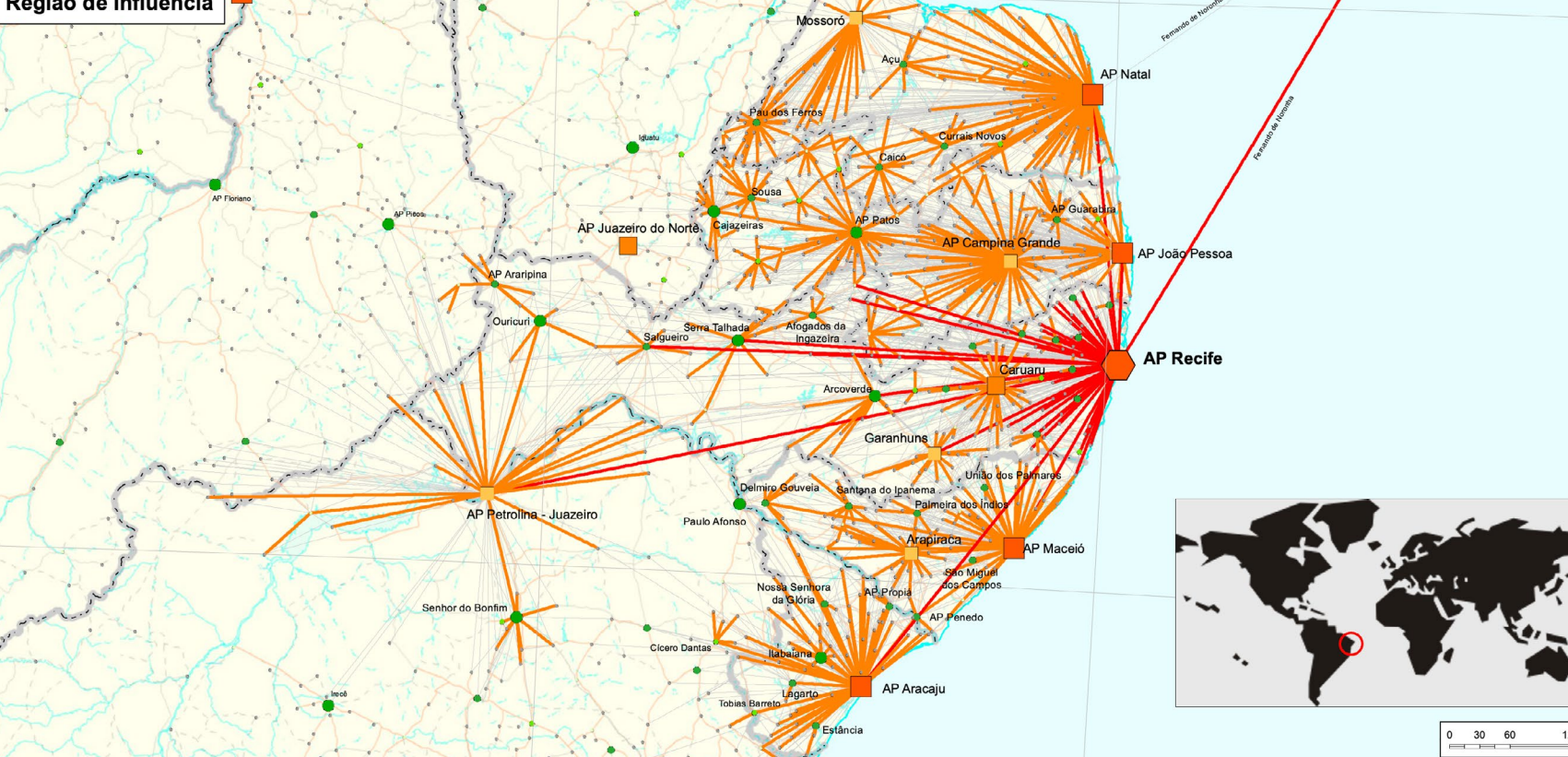


Figura 1. Região de influência de Recife. Fonte: Regiones de influencia de las Ciudades – 2018 (IBGE, 2020).

fue tratada hasta las últimas décadas del siglo pasado. Un tercer hito se refiere a la trayectoria de crecimiento económico de algunas de las otras doce Regiones de Desarrollo del estado de Pernambuco, hecho que atenuó la posición de extrema polaridad de la metrópoli frente al territorio estadual, reduciendo su participación del 64% para el 61% del PIB total del Estado, en un contexto de crecimiento económico observado entre 2004 y 2015 en Pernambuco (Galindo y Marinho, 2018). En esta trayectoria, la metrópoli no pierde relevancia, porque

sigue siendo mayoritaria, y aún continúa liderando la red de polos de desarrollo que será irradiada con mayor facilidad por todo el estado, llegando a otras regiones, con mejor oferta de oportunidades.

Finalmente, un cuarto hito representativo del momento actual se refiere a la persistencia del contexto de de exclusión social como desafío a afrontar. El Índice de Vulnerabilidad Social (IVS), registrado para 2021 por el Instituto de Investigaciones Económicas Aplicadas,



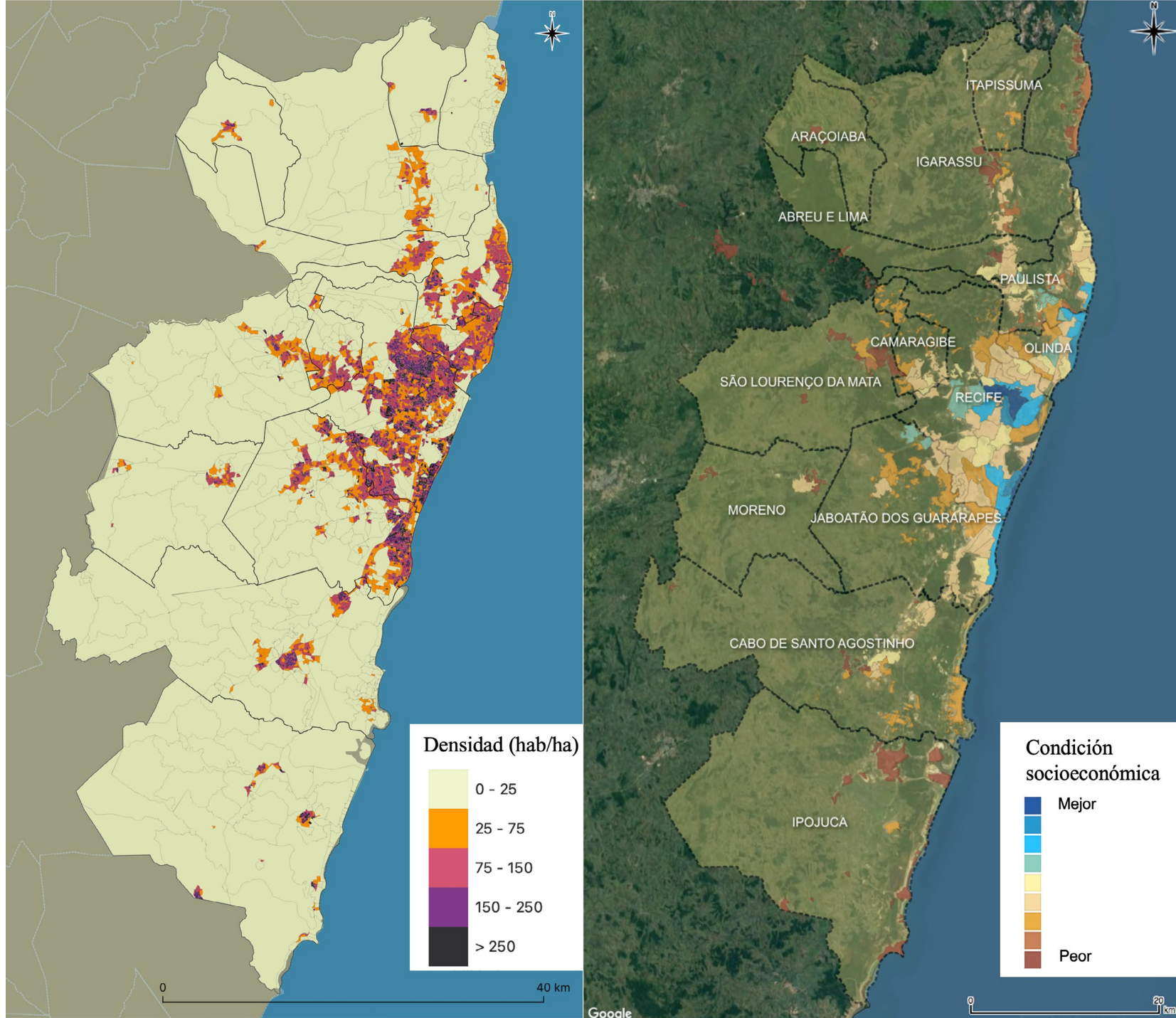


Figura 2. Región Metropolitana de Recife – densidad de población y condición socioeconómica. Fuente: IBGE - Censo Demográfico del 2022 (IBGE, 2023); IBGE -Tipología Intraurbana (2017), elaborado por los autores.

IPEA por sus siglas, mostró a la Región Metropolitana de Recife en la posición más crítica en términos de vulnerabilidad en comparación con nueve regiones metropolitanas del país<sup>3</sup> (IPEA, s.f.). El Plan de Desarrollo Urbano Integrado de la Región Metropolitana de Recife (Pernambuco, 2020) ya advertía sobre esta condición, con datos de 2017, y la posición se mantiene en cifras recientes. La Figura 4 demuestra cómo la Región Metropolitana de Recife mantiene esa primera posición en la primera edición de la IVS, desde 2000 hasta su última versión.

Esta posición negativa con relación al IVS también está asociada a una dinámica de perifерización dentro de la propia metrópolis. Actualmente, el panorama de la región presenta una estabilización, o incluso una retracción, en el número de habitantes de los municipios que forman el núcleo metropolitano, especialmente Recife, Jaboatão dos Guararapes y Olinda (mientras que algunos municipios más periféricos mostraron crecimiento poblacional, en el Censo de 2022, como ocurrió con Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, al sur, y Paulista e Igarassu, al norte). Este crecimiento debe estar asociado al dinamismo económico impulsado por el Complejo Portuario Industrial de Suape, al sur, y al polo automotriz liderado por la

la corporación internacional Stellantis<sup>4</sup>, al norte, en el municipio de Goiana aunque ya en la borda externa del conjunto metropolitano<sup>5</sup>.

Al mismo tiempo, ese aumento de población está asociado a la oferta de grandes conjuntos habitacionales impulsados por la política nacional de vivienda, a través del Programa Minha Casa Minha Vida que, hasta entonces, aún favorecía la explotación de suelos más baratos en las periferias urbanas de la metrópoli, y estimulaba la expansión periférica.

Pese a los viejos desafíos, la Región Metropolitana también enfrenta el dilema global del posicionamiento ante la emergencia climática. Su significativa concentración urbana en una franja costera aumenta los riesgos y los impactos potenciales del aumento de las aguas ante el calentamiento global, y agrega nuevos elementos a la difícil ecuación de superar indicadores socioeconómicos críticos y construir un futuro sostenible valorando los riesgos ambientales. Los desafíos relacionados con la sostenibilidad y la resiliencia están en la agenda de la gestión de las ciudades, ya sean centros de influencia

3 Los datos más recientes disponibles consideran solo estas nueve regiones, que incluyen las capitales de los estados y tienen la mayor población entre las ciudades.

4 Grupo internacional que desde 2015, produce automóviles Jeep, Fiat y Ram en Pernambuco. El conglomerado industrial instalado en Pernambuco está considerado tecnológicamente como uno de los más avanzados del mundo.

5 Por un corto período entre 2018 y 2020, el municipio de Goiana pasó a formar parte de la RMR, impulsado por la implementación del nuevo polo industrial automotriz. Pero luego fue retirado del conjunto institucional de la metrópoli, considerando el argumento de que su inserción no contemplaba plenamente los criterios de la política metropolitana y sus regulaciones a nivel federal.

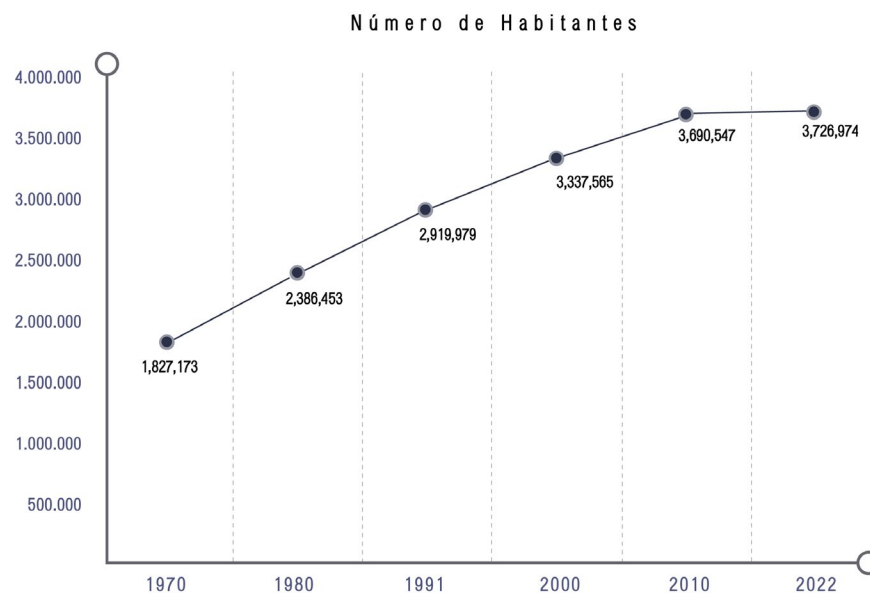


Figura 3. Evolución poblacional de la Región Metropolitana de Recife. Fuente: IBGE, Censo 2022, elaborado por los autores.

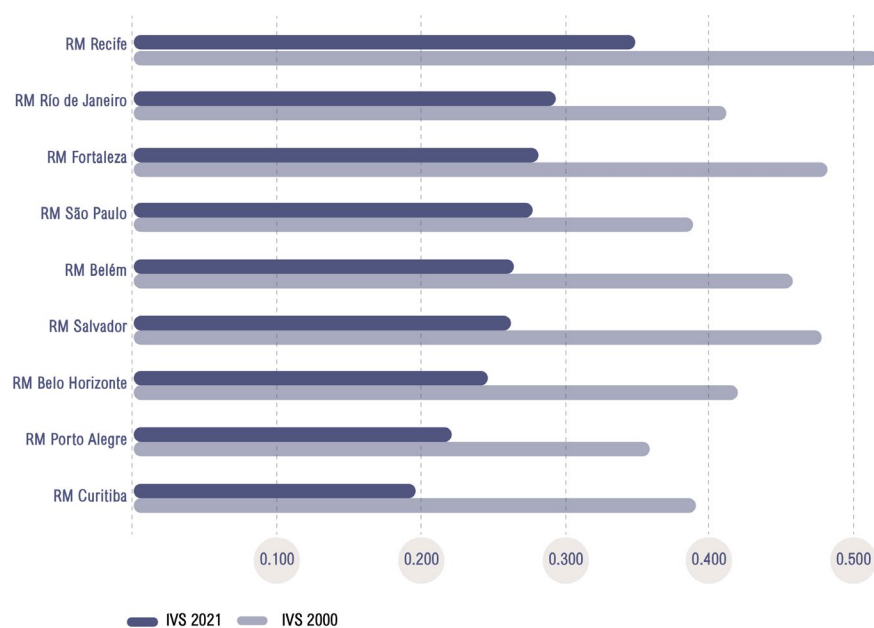


Figura 4. Índice de Vulnerabilidad Social. Fuente: IPEA, Atlas de Vulnerabilidad Social (s.f.). Elaborado por los autores.

influencia regional, metrópolis nacionales o metrópolis con influencia mundial. En libro que analiza y compara las metrópolis de São Paulo y la Ciudad de México desde una perspectiva ambiental-urbana, Jacobi et al. (2021) destacan que:

Desde la década de 1990, las agendas de los gobiernos locales han incorporado gradualmente el paradigma ambiental en contextos caracterizados en América Latina y el Caribe por estilos de desarrollo marcados por la degradación ambiental y la desigualdad social. En este sentido, nuevas regulaciones y normas buscan regular los procesos y conflictos ambientales en diferentes escalas de intervención (global, nacional, regional y local). También se están implementando políticas con énfasis en la recuperación de espacios públicos, el reciclaje de residuos sólidos, medidas para limitar la contaminación atmosférica en ciudades medianas y grandes, o en la promoción de alternativas al transporte privado como medio de movilidad urbana.

## Recife. Planificación y estructuración del ordenamiento territorial

A lo largo de casi cincuenta años, la planificación metropolitana ha sentado las bases para el ordenamiento

territorial y las estrategias de desarrollo regional, enfrentando siempre dificultades en la implementación de las medidas propuestas y en la gestión política en su papel mediador entre múltiples municipios, en la búsqueda de intereses comunes. Aproximadamente, a cada década se puede identificar que un nuevo plan general fue elaborado por el organismo gubernamental de planificación metropolitana<sup>6</sup> y, en esencia, muchos de los componentes básicos de sus primeras formulaciones aún están presentes en todos estos ciclos. La metrópoli fue segmentada analíticamente en cuatro núcleos: centro, sur, norte y oeste. Para cada una de estas parcelas, se diseñaron intervenciones y estrategias, de acuerdo con su configuración, dinámica y potencial, considerando patrones de urbanización, infraestructuras y características ambientales. Desde las primeras décadas de su funcionamiento, el organismo metropolitano ha construido un conjunto de proyectos y normas, bien fundamentados y diversificados, que incluyen planes de transporte urbano, saneamiento, parques metropolitanos, preservación de sitios históricos, normas de parcelación de tierras y preservación de bosques, manglares y áreas de cuencas, además de un sistema estructural de conexiones viales, entre otras propuestas con visión de largo plazo.

6 En la actualidad, la Agencia CONDEPE/FIDEM es el órgano de planificación territorial del gobierno del estado que asume, entre otras, la función de gestión metropolitana.

Desde la perspectiva del desarrollo apalancado por el sector industrial, especialmente en la década de 1980, se estableció un conjunto de distritos industriales distribuidos en las autopistas periurbanas. Pero el principal anclaje del proyecto metropolitano fue la planificación e implementación del Complejo Industrial Portuario de Suape, en el núcleo sur, buscando posicionamiento en el mercado nacional y global. El pensamiento de la época, todavía guiado por la expectativa de un crecimiento poblacional acelerado, motivó también importantes vaticinios de expansión urbana y la propuesta de un segundo eje metropolitano para impulsar la nucleación oeste, previendo inclusive el traslado de la sede del gobierno estadual a un conjunto monumental y de grandes equipamientos urbanos, proyecto que efectivamente nunca se implementó.

El siglo XXI trajo reflexiones sobre la reestructuración del conjunto de la región metropolitana y su dinámica urbana y económica. En los primeros años de este siglo, Marinho, Leitão y Lacerda (2007), consideraron la hipótesis de que los efectos de la globalización en la Región Metropolitana de Recife (RMR) estaban exacerbando significativamente las desigualdades socioambientales internas. Se argumentaba que esta tendencia se estaría consolidando y que posiblemente repercutiría en la configuración espacial metropolitana. En ese

estudio específico sobre las características del espacio urbano metropolitano que se originó en el contexto de un proyecto más amplio de demanda de agua, y subsidiado por otros estudios de apoyo a un plan metropolitano elaborado en su momento, se consideraban las diferentes características socio-urbanísticas del tejido urbano metropolitano, y se buscaba identificar una proyección de la posible configuración de esta metrópoli para finales de la década de 2020.

En primer lugar, se analizó la dinámica socioespacial en la Región Metropolitana de Recife en esa época, y se consideraron también las transformaciones ocurridas en la década de 1990. Se identificaron proyectos e intervenciones que promovieron transformaciones urbanas en la metrópoli, mapeando inversiones en infraestructuras económicas, incluyendo las principales áreas industriales o de polos de desarrollo ya existentes, y aquellos previstos para su implantación.

En ese momento, la dinámica de las nucleaciones ya demostraba condiciones diferentes a las de sus orígenes, observándose una mayor concentración de proyectos inductores de urbanización en la nucleación sur mientras que la nucleación norte parecía menos dinámica. Se implementaron obras de infraestructura de movilidad, como la ampliación del aeropuerto, la duplicación de au-



topistas y la creación de la línea sur del metro ampliando la red que solo contaba con el eje oeste. El proceso de revitalización del centro histórico, iniciado en la década de 1990, asociado a la implementación del polo tecnológico Porto Digital a principios de este siglo, amplió las oportunidades en el núcleo central, especialmente para el sector servicios. En la primera década del siglo XXI ya se destacaba la decisión de implantar una refinería de petróleo y dos astilleros, que se constituirían en grandes impulsores de la consolidación y posterior expansión del Complejo Industrial Portuario de Suape, registrada entre la primera y la segunda década.

Finalmente, en el mismo documento se identificaron tendencias en la ocupación territorial. Considerando los principales condicionantes, se organizaron referencias para mapear y caracterizar los patrones urbanísticos existentes en la metrópoli, seguidas de indicaciones sobre la probable configuración espacial futura de la Región Metropolitana de Recife. A partir de evidencias de crecimiento en áreas de expansión para el segmento de industria y logística, estimuladas por normativas municipales y exploradas por el mercado inmobiliario, se proyectó para 2030 una configuración futura del área urbanizada de la metrópoli, de alrededor de 450 km<sup>2</sup>, un valor compatible con lo presentado en el estudio de áreas urbanizadas realizado por el

IBGE en 2019. También se consideró la aparición de condominios de alto estándar y baja densidad en espacios periféricos mejor equipados con infraestructura y condiciones de acceso. En el momento del estudio aún no se había creado el Programa Minha Casa Minha Vida del gobierno federal, que luego también se convirtió en un factor de estímulo de la expansión periférica, considerando los altos precios de la tierra en las parcelas más céntricas.

Más recientemente, Galindo y Marinho (2018), analizando las Regiones de Desarrollo del estado de Pernambuco con un enfoque más actualizado, identifican también tendencias y elementos que inducen la urbanización en la Región Metropolitana de Recife. En cuanto a las configuraciones espaciales de la expansión urbana, se pueden observar dos factores opuestos: la reducción del número de licencias para lotificaciones de patrones tradicionales, y el surgimiento del modelo de ocupación del suelo en forma de grandes condominios<sup>7</sup>, particularmente los creados bajo el marco del Programa Minha Casa Minha Vida, creado en 2009. Aunque, bajo una perspectiva más amplia, se registra un proceso en que se atenúa la extensión del tejido urbano, en comparación con períodos

7 En las prácticas de parcelación de la tierra adoptadas en Brasil, la lotificación requiere que se ofrezcan áreas públicas y un sistema vial abierto, mientras que el condominio, fórmula adoptada crecientemente en las últimas décadas, puede presentarse como un gran terreno totalmente privado, con su sistema vial y áreas de ocio internas, pero sin acceso público.

anteriores. Para Jucá Maciel, Reynaldo y Lacerda (2023), la forma de expansión del espacio urbano metropolitano tiene características de dispersión y fragmentación, que se han acentuado en las últimas dos décadas, al mismo tiempo en que se verifica en ese contexto la implantación de infraestructuras incompletas.

Un fenómeno relevante, expuesto en el trabajo de Galindo y Marinho, se refiere a la consolidación y expansión efectiva del Complejo Industrial del Puerto de Suape, que comenzó a asumir un papel económico de destaque en el siglo XXI, con un registro de aumento significativo del PIB en los municipios que albergan la empresa, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. La implantación de la refinería y los astilleros fueron las principales inversiones, pero se produjo un crecimiento y diversificación en las industrias instaladas, y la aparición de grandes equipamientos logísticos en las principales vías de la metrópoli. Rodrigues (2020) señala que las inversiones en el Complejo de Suape alcanzaron R \$1.4 mil millones en la segunda mitad de la década de 2010, lo que representó un aporte diez veces mayor que el monto invertido en la primera mitad de la década. Otro fenómeno decisivo, ya en la segunda década de este siglo, fue el impulso dado a la nucleación al norte por la implantación del polo automovilístico Fiat-Chrysler, hoy bajo el liderazgo del grupo Stellantis, con inversiones iniciales del orden

de R\$ 7 mil millones más de 2 mil millones de dólares (Rodrigues, 2020). También se implementó un *hub* farmacéutico, con inversiones gubernamentales, y además la expansión de industrias en el segmento de vidrio y bebidas, con inversiones privadas. Esta movilización de recursos redujo significativamente la concentración de grandes equipos en la nucleación sur, contribuyendo a un reequilibrio en la dinámica de las nucleaciones. En cuanto al núcleo occidental, hubo un intento fallido de potenciarlo con la propuesta del proyecto Cidade da Copa concebido en el contexto de la preparación del país para la Copa Mundial de la FIFA 2014. Sin embargo, a pesar de la construcción de un moderno estadio para albergar juegos del torneo, el conjunto de múltiples intervenciones urbanas que previeron un núcleo habitacional y empresarial, no se materializó hasta hoy.

En el análisis de Galindo y Marinho se destacan algunos de los desafíos más relevantes para la RMR en este primer cuarto de siglo. Uno de ellos es el ordenamiento urbano, que ya es un desafío en los tres principales polos de desarrollo, pero con una frágil implementación.

La recuperación de espacios ya urbanizados es un gran desafío que envuelve la densificación y diversificación de actividades, al tiempo que se deben evitar amplias expansiones del tejido urbano.

La revitalización de la zona central de Recife puede servir de ejemplo para otras regiones. Con relación a la vivienda, el desafío es reducir la exclusión territorial. Esto significa ampliar la oferta de vivienda en las zonas más dinámicas y con mejor infraestructura urbana. Los territorios centrales en los municipios pueden ser oportunidades para innovaciones en las políticas de vivienda.

En el ámbito de la movilidad, el desafío es la ejecución efectiva del sistema de transporte público metropolitano, planificado hace décadas e implementado de manera fragmentada e incompleta. Además, es necesario cambiar la cultura que prioriza el uso de coches, dando espacio a la movilidad activa y al transporte público. En materia de medio ambiente y saneamiento, los desafíos incluyen la implantación de parques metropolitanos, y el uso adecuado de las unidades de conservación ambiental. Los grandes proyectos urbanos deben planificarse cuidadosamente, para evitar amenazas al medio ambiente y avanzar en la implantación de sistemas de alcantarillado sanitario. En recientes revisiones de los instrumentos de planificación, el Plan Integrado de Desarrollo Urbano de la Región Metropolitana de Recife PDUI-RMR (Pernambuco, 2020) siguió un enfoque similar a los análisis de los trabajos anteriormente citados, señalando una serie similar de inversiones estructurantes realizadas, y destacó el peso del sector servicios en

la actual economía metropolitana. Después de todo, este segmento económico es el principal en la capital del estado, representando casi la mitad del PIB metropolitano, y representa más del 60% del empleo formal. Pero el diagnóstico del PDUI-RMR también destacó que, en términos de tasa de crecimiento del PIB, entre 2005 y 2016, la sede municipal de Recife ocupó el último lugar en comparación con todos los municipios de la región, lo que revela la importancia del reciente crecimiento industrial y logístico hacia el sur y al norte de la metrópoli.

El PDUI-RMR analizó las cadenas productivas de la metrópoli, y destacó las singularidades de su configuración territorial. El núcleo metropolitano alberga servicios avanzados, mientras que el turismo se extiende a lo largo de una estrecha franja costera hacia el sur y el norte. La industria y la logística se distribuyen a lo largo de la principal red vial, y en los polos ubicados al sur, con Suape, y al norte, avanzando fuera de la región metropolitana con el polo automotriz<sup>8</sup>.

En sus propuestas, el PDUI-RMR objetiva reducir la vulnerabilidad social buscar una economía más competitiva, apuntar a una metrópoli resiliente y sostenible para enfrentar eventos extremos y promover un saneamiento inclusivo, con más urbanidad y mejores condiciones de

<sup>8</sup> Durante el período de elaboración del PDUI-RMR, el municipio de Goiana aún formaba parte de la Región Metropolitana de Recife.

vida, con una dinámica urbana con múltiples centralidades y una mejor oferta de transporte público y fomento de la movilidad activa. Para ello, propone una zonificación que inhiba la expansión urbana, promoviendo una mayor densificación, y señala seis territorios de interés metropolitano donde se deben priorizar medidas relacionadas con el fortalecimiento de una red de centralidades, el impulso a la industria y la logística, la protección del patrimonio cultural y la resiliencia costera y de los estuarios, la inclusión socioespacial y la sostenibilidad rural.

También en el ámbito de la planificación gubernamental, el Plan director Suape 2035 (Pernambuco, 2022) trazó una visión de futuro para todo el territorio de influencia del complejo industrial y portuario. El complejo en sí comprende una superficie de 17,300 ha, ubicadas en dos municipios, y alberga actualmente a más de 90 empresas en funcionamiento, que ocupan alrededor del 60% de las áreas destinadas a actividades productivas, este dato revela la importante reserva de áreas para uso futuro. Su área de influencia indirecta considera toda la Región Metropolitana, y cuatro municipios más al sur. En su visión de futuro, el plan tiene la aspiración de que el puerto de Suape se convierta en el principal industrial y portuario del Nordeste, siendo un instrumento competitivo, inclusivo y sostenible, capaz de captar y gestionar inversiones fundamentales para el desarrollo

socioeconómico del estado. Suape tiene la singularidad de dedicar alrededor del 60% de su territorio a la conservación ambiental, lo que brinda un amplio apoyo a sus políticas ESG (Environmental, Social and Governance) y converge con estrategias de exploración de inversiones en el segmento de transición energética, en el que el programa TecHub Hidrogênio Verde, objetiva desarrollar y probar tecnologías para la generación de hidrógeno de bajo carbono (Pernambuco, 2023 b) (Figura 5).

Recientemente, el estado de Pernambuco elaboró una nueva estrategia para promover una economía sostenible con una matriz regenerativa e inclusiva (Pernambuco, 2024), esbozando una visión crítica de los modelos de desarrollo adoptados hasta entonces, y en busca de enfrentar el nuevo momento de la geopolítica mundial.

El análisis histórico y las herramientas de planificación demuestran, por tanto, que los “nuevos” elementos inductores de la urbanización pueden incluso considerarse pocos. Sin embargo, el entorno económico en el que se sustenta la actual dinámica urbana local, así como las demandas guiadas por la crisis climática global, revelan condiciones específicas que indican factores que, si bien



Figura 5. Suape y los principales puertos del mundo. Fuente: Estrategia de Largo Plazo - Suape 2024-2028 (Pernambuco, 2023a).

no son inéditos, traen expectativas y oportunidades diferentes a lo que era la base de la estrategia de desarrollo e inserción en el mercado internacional en décadas anteriores.

## Conclusiones

Posicionamiento estratégico de la Región Metropolitana de Recife frente al nuevo escenario de la economía internacional y el mundo multipolar

A lo largo de medio siglo de planificación metropolitana, han existido muchas experiencias de ciclos y crisis económicas, así como, naturalmente, diferentes contextos

político-institucionales. Pero la lectura de los elementos consolidados que inducen la transformación y las estrategias de desarrollo adoptadas, demuestran que no se observan cambios tan radicales. La Figura 6 resume y compara los elementos claves en la concepción de los elementos impulsores del desarrollo metropolitano en los años 1980 y en los años 2020.

En la Figura 6, del lado izquierdo, se muestra la expresión territorial de los primeros planes metropolitanos, que estuvo anclada en la implantación de un complejo industrial portuario, así como el fortalecimiento de un polo de desarrollo en el centro y su posible replicación en un segundo polo metropolitano, para el oeste.

de desarrollo en el centro y su posible replicación en un segundo polo metropolitano, para el oeste. Una red distribuida de distritos industriales sobre la red vial sería el vector para ampliar la oferta de empleos para superar las desigualdades intrarregionales. Los mayores destacados residieron en las regiones central y sur.

La figura de la derecha resume la actual estrategia territorial, que mantiene una lógica distributiva similar, introduciendo nuevos componentes, como el énfasis en la industria automotriz, los segmentos logísticos naval, vial y ferroviario<sup>9</sup>, y el foco en ambientes de innovación y tecnología de la información y comunicación. Así, sin desviarse demasiado de sus raíces históricas, la planificación y el desarrollo reciente de la Región Metropolitana de Recife, reafirman los tres anclajes estratégicos que pueden representar un horizonte futuro de mejor integración de la metrópoli en el contexto internacional multipolarizado.

Al sur, el Complejo Industrial Portuario de Suape, una inversión estructural planificada desde hace décadas, representa un entorno de crecientes oportunidades. Actualmente, en sintonía con los señalamientos del desarrollo sustentable, destina el 60% de su territorio a

una Zona de Preservación Ecológica, además de albergar iniciativas para promover la sustentabilidad ambiental por parte de las empresas allí radicadas. Cabe indicar, también, que Suape viene incentivando la exploración de nuevas matrices energéticas, con el objetivo de producir hidrógeno verde. Esta fuente de energía requiere el uso de fuentes renovables en su producción, y la presencia de parques eólicos y solares en Pernambuco viabiliza estas inversiones en futuras plantas de hidrógeno.

En este aspecto, es importante resaltar que dicha estrategia permite atraer no solo inversiones en generación de energía, sino también en la implementación de industrias alineadas con el uso de energía sustentable, y grupos empresariales que tienen, en sus políticas de inversión, estrictos criterios relativos al desarrollo sustentable de negocios.

La disponibilidad y costo competitivo de energías limpias, sumados a las acciones sustentables del complejo portuario, posiciona a Suape en el concepto de *power-shoring*. Según Arbache (2023), el *powershoring* se refiere a la descentralización de la producción hacia países que ofrecen energía limpia, segura, barata y abundante, y cercanos a grandes centros de consumo, además de otras virtudes para atraer inversiones industriales. Hacia el norte, aunque fuera del ambiente institucional

9 Una de las grandes inversiones estructurales anunciadas en las últimas dos décadas fue el Ferrocarril Transnordestino, de escala macro-regional, que aún no ha logrado éxito, a pesar de las obras parcialmente terminadas.



metropolitano, pero dentro de su área de influencia inmediata, se encuentra el segundo elemento de anclaje económico representado por el polo automotriz ubicado en el municipio de Goiana, un incremento decisivo en la transformación de las bases de la economía de Pernambuco. Aunque vinculada a un segmento tradicional de la industria, la implantación de la Stellantis y su más reciente expansión anunciada<sup>10</sup>, se caracteriza por la adopción de las más modernas tecnologías en la fabricación de vehículos en el mundo.

Además de representar un vector de innovación, la inversión impactó significativamente la agenda exportadora del estado de Pernambuco. A partir de 2016, la participación del valor exportado de la producción del polo automotriz pasó a ocupar el segundo lugar en términos de representación en el listado de exportaciones del estado, totalizando el 15% en 2021. Antes de este período, el segundo y tercer lugar en la agenda eran ocupados por artículos de plástico, caucho y productos agrícolas. La expectativa es que este vector de interacción internacional se intensifique en función del nuevo bloque de inversiones anunciado, que tiene en cuenta el reposicionamiento de la transición energética de los vehículos.

10 Inversiones de R\$ 13 mil millones, que representan aproximadamente 2.4 mil millones de dólares. Ver <https://o.media.stellantis.com/br-pt/corporate-communications/press/stellantis-anuncia-r-13-bilhoes-em-investimentos-para-o-polo-automotivo-stellantis-de-goiana>

Los datos recientes del sector automotriz brasileño indican que el proceso de transición energética para los vehículos eléctricos ocurrirá de manera más gradual en los países en desarrollo, en comparación con las economías desarrolladas. Tal proceso podría ser oportuno para la producción brasileña, considerando la capacidad exportadora de automóviles y autopartes para vehículos aún con motor de combustión interna y de modelos híbridos, principalmente para África y Medio Oriente.

Según la International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), la demanda mundial de vehículos ICE (internal combustion engine) será de 24.5 millones de unidades hasta 2035, cuando se producirá el punto de inflexión para la electrificación de los vehículos, año previsto para la prohibición de la venta de vehículos ICE en diferentes geografías. Cabe mencionar que, en el caso brasileño, los modelos ICE incluyen tecnología para el uso de etanol, una fuente renovable con base de producción nacional.

Como tercer anclaje, en el núcleo central de la RMR, donde se ubica Recife, la metrópoli alberga una concentración de actividades económicas marcadas predominantemente por el sector de servicios en el que, más allá de las tradicionales actividades comerciales, se destaca la presencia de un polo médico de importancia



regional, además, donde ejerce importante influencia un reconocido polo de tecnología e innovación como lo es el Porto Digital, establecido en el final del pasado siglo, que se ha consolidado y expandido a partir de inversiones públicas y privadas, desempeñando un reconocido liderazgo en el proceso de revitalización urbana en la región central de Recife.

Calificado internacionalmente como uno de los principales parques tecnológicos de América Latina, el Porto Digital registró un crecimiento del 14% en 2023, y superó las 400 empresas instaladas en ese territorio, albergando alrededor de 18 mil profesionales, y registrando ganancias que superan los R\$ 5.4 mil millones ese mismo año (Porto Digital, 2024).

Desde 2022, el Porto Digital inició su proyecto de internacionalización mediante la implementación de un *hub* de innovación en la ciudad de Aveiro, en Portugal. La iniciativa se enmarca en la estrategia de expansión territorial y expansión de mercado, con Portugal actuando como puerta de entrada a Europa. Según la dirección del parque tecnológico, la elección de Aveiro está relacionada con la presencia de una Universidad de referencia en innovación y tecnología en ese municipio, con la buena cooperación entre la institución de enseñanza e investigación y el sector empresarial, y con la ubicación de la

ciudad entre los dos principales centros económicos del país, Lisboa y Porto.

¿Qué perspectivas puede vislumbrar la Región Metropolitana de Recife en cuanto a su inserción en el escenario internacional? En alguna medida, esta cuestión siempre ha estado presente en la historia de la planificación local. Pero quizás solo en el siglo XXI se hayan revelado perspectivas más tangibles sobre esa concretización.

De hecho, fue en las últimas dos décadas que el Complejo Industrial Portuario de Suape ganó mayor escala en las inversiones atraídas tanto públicas como privadas, y sus volúmenes de carga alcanzaron finalmente una escala que coincide con un puerto regional conectado e integrado al tránsito mundial.

La presencia de la industria automotriz siempre fue un deseo que tardó en materializarse, y abrió perspectivas inéditas para la metrópoli y su área de influencia al norte, representando también una puerta al mercado mundial. El desarrollo de un ecosistema de innovación osado, localizado en la nucleación central de la RMR, se constituye como una antena de conexión con el contexto global de transformación digital. La persistencia de un diseño estratégico casi idéntico de desarrollo territorial, durante décadas, en lugar de representar un estancamiento,

ahora puede estar simbolizando una señal de resiliencia, y la captura de una oportunidad para lograr un salto cualitativo a través de la apertura de puertas a un mercado internacional. ¿La perspectiva de consolidación de un orden mundial multipolar podría ser el entorno adecuado para lograr este pasaporte? Esta respuesta tendrá que construirse en los próximos años.

Sin embargo, queda por señalar, paralelamente, que la relevancia de esta potencial perspectiva económica, materializada en el territorio de la Región Metropolitana de Recife, contrasta fuertemente con la capacidad aún limitada de revertir el contexto de desigualdades socioespaciales para un significativo contingente poblacional en la metrópoli, a pesar de la inserción de la región en el nuevo contexto económico multipolar, según la evidencia aquí resaltada. La mayoría de la población de la metrópoli de Recife todavía presenta limitaciones en el acceso a servicios esenciales, infraestructura básica, empleo, ingresos y condiciones de habitabilidad. Equiparar los avances económicos identificados, y la reducción de las desigualdades en el escenario actual de Recife, es sin duda el mayor desafío de la sociedad local frente al nuevo contexto mundial a explorar.

Además, abordar estos desafíos requiere la incorporación de un sistema de gobernanza robusto, con amplia

representación de las municipalidades de la RMR, de instituciones metropolitanas y organizaciones de la sociedad civil. La creación del Consejo de Desarrollo de la Región Metropolitana de Recife (CONDERM) en 1973 tuvo ese propósito (Ley Nº 6.949/73 – Estado de Pernambuco). La instancia buscaba coordinar la integración de las políticas públicas en la Región Metropolitana de Recife (RMR), que desde ese período enfrentaba limitaciones en la gestión de problemas como la expansión urbana desordenada y falta de articulación y planificación conjunta entre municipios.

No obstante, el CONDERM fue cercado por otros factores que minaron su desempeño, tales como: decadencia del modelo centralizado de los años 1970, acarreado transferencia de competencias a los estados, pero sin el debido financiamiento; el positivo fortalecimiento del ámbito municipal que, ambiguamente, fragilizó acciones de cooperación intermunicipal; además, el consejo sufre Influencias partidarias y el uso político prevalece sobre el abordaje técnico; la crisis fiscal limitó los recursos, redujo equipos técnicos y aplazó la conclusión de obras metropolitanas claves; y la creación de agencias sectoriales como la EMTU/PE (Ley Estadual nº 11.900/1994) y la CPRH (Ley Estadual nº 7.990/1978), cercenó atribuciones del CONDERM; sumado a esto, los mecanismos de regulación del consejo se fragilizan frente al

veloz crecimiento de las favelas y loteamientos irregulares del período.

De tal modo, después de años operando precariamente, en la década de 2010 y aunque no formalmente, se registra la extinción de esta instancia clave en la gobernanza metropolitana. Actualmente, el entorno político no ha favorecido en absoluto el establecimiento de un pacto institucional y social capaz de aunar esfuerzos para cumplir funciones públicas de interés común, concepto clave en la norma federal de política metropolitana. En ese contexto, la Región Metropolitana de Recife enfrenta grandes dificultades para consolidar un espacio de diálogo político formal capaz de movilizar a las alcaldías y a las organizaciones de la sociedad civil, tal como está previsto en los instrumentos de planificación y gestión. Sin esta alianza, será muy difícil construir en ámbito metropolitano un posicionamiento estratégico ante la complejidad del nuevo escenario de un mundo multipolar.



- Arbache, J. (2023). *Reflexões sobre a economia verde e o powershoring*. CAF – Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/2079>
- FGV IBRE – Instituto Brasileiro de Economia, Fundação Getúlio Vargas. (2023). *Monitor do PIB – Nordeste*. [https://portalibre.fgv.br/system/files/2023-03/monitor-do-pib-nordeste-fev.23\\_1.pdf](https://portalibre.fgv.br/system/files/2023-03/monitor-do-pib-nordeste-fev.23_1.pdf)
- Galindo, O., y Marinho, G. (2018). Dinâmica territorial nas regiões de desenvolvimento. En T. B. de Bacelar y T. Araújo (Eds.), *Socioeconomia pernambucana: mudanças e desafios*. Editora CEPE.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2017). *Tipologia intraurbana: Espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil*. Rio de Janeiro.
- IBGE. (2020). *Regiões de influência das cidades – 2018*. Rio de Janeiro.
- IBGE. (2021). *Produto Interno Bruto Municipal*. <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html>
- IBGE. (2022). *Áreas urbanizadas do Brasil 2019 – Notas técnicas*. [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101973\\_notas\\_tecnicas.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101973_notas_tecnicas.pdf)
- IBGE. (2023). *Censo Demográfico 2022*. <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html>
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (s.f.). *Atlas da vulnerabilidade social*. <http://ivs.ipea.gov.br>
- Jacobi, P. R., Bassols Ricárdez, M. F., y Campello Torres, P. H. (Orgs.). (2021). *Dilemas ambientais-urbanos em duas metrópoles latino-americanas: São Paulo e Cidade do México no século XXI*. Paco Editorial.
- Maciel, S. J., Reynaldo, A., y Lacerda, N. (2023). *Metrópole fraturada: Uma proposta de integração territorial. Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo*, 15(15). <https://doi.org/10.5821/siu.12673>
- Marinho, G., Leitão, L., y Lacerda, N. (2007). Transformações urbanísticas na região metropolitana do Recife: Um estudo prospectivo. *Cadernos Metrópole*, (17). <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/8770>
- Paul, T. V. (2005). Soft balancing in the age of US primacy. *International Security*, 30(1), 46–71.
- Paul, T. V. (2018). *Restraining great powers: Soft balancing from empires to the global era*. Yale University Press.
- Pernambuco, Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas – CONDEPE/FIDEM. (2020). *Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Recife (PDUI-RMR)*. <https://www.pdui-rmr.pe.gov.br/biblioteca>
- Pernambuco, Secretaria de Desenvolvimento Econômico. (2022). *Plano Diretor Suape 2035*. <https://www.suape.pe.gov.br/pt/transparencia/plano-diretor>
- Pernambuco, Secretaria de Desenvolvimento Econômico. (2023a). *Estratégia a longo prazo – Suape 2024–2028*. [https://www.suape.pe.gov.br/images/governanca/estrategia-a-longo-prazo-2017-2023/ESTRATEGIA\\_DE\\_LONGO\\_PRAZO\\_2024\\_novo.pdf](https://www.suape.pe.gov.br/images/governanca/estrategia-a-longo-prazo-2017-2023/ESTRATEGIA_DE_LONGO_PRAZO_2024_novo.pdf)
- Pernambuco, Secretaria de Desenvolvimento Econômico. (2023b). *Suape – Plano de negócios 2024*. [https://www.suape.pe.gov.br/images/institucional/lei-13303/plano-de-negocios/PLANO\\_DE\\_NEGOCIOS\\_2024\\_ajustado.pdf](https://www.suape.pe.gov.br/images/institucional/lei-13303/plano-de-negocios/PLANO_DE_NEGOCIOS_2024_ajustado.pdf)
- Pernambuco, Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade. (2024). *Plano de ação e modelo de governança para a promoção de economia sus-*

## Referências

*tentável de matriz regenerativa e inclusiva em Pernambuco.* <https://semas.pe.gov.br/wp-content/uploads/2024/06/planopermeie.pdf>

Porto Digital. (2024). *Porto Digital cresce 14% em 2023 e passa de 18 mil colaboradores.* <https://portodigital.org/noticias/porto-digital-cresce-14-em-2023-e-passa-de-18-mil-colaboradores>

Rodrigues, V. O. (2020). *Trabalho, desenvolvimento e ação sindical em Pernambuco: O Sindmetal-PE diante do polo naval e do polo automotivo* [Tese de doutorado, Universidade Federal da Paraíba]. <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/20385>

Rinaldi, A. L. (2020). *BRICS: Alinhamento estratégico e soft balancing* [Tese de doutorado, Universidade de São Paulo]. <https://doi.org/10.11606/T.8.2020.tde-28052020-220710>

## Referências

**Rosario,**

**políticas públicas**

y crecimiento urbano

Oscar Bragos <sup>1</sup>

Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales - Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño - Universidad Nacional de Rosario. Rosario, Argentina.

ROSARIO, public policies, and urban growth

10





1 Profesor titular de Urbanismo en la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario (FAPyD – UNR). Doctor en Arquitectura, ETSA – Valladolid. Máster en Planificación Urbana y Regional, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR – UFRJ).  
Correo: [bragos@curdiur-conicet.gob.ar](mailto:bragos@curdiur-conicet.gob.ar)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3993-7266>

## Resumen

El presente capítulo analiza la evolución de Rosario, Argentina, en el contexto de su inserción en la economía global. Se destacan tres aspectos clave: la vasta planicie agrícola que rodea la ciudad, la construcción del ferrocarril que conecta Rosario con el interior del país, y el desarrollo del puerto, esencial para la exportación de productos agrícolas. A lo largo del tiempo, Rosario ha experimentado transformaciones significativas, impulsadas por cambios en la producción y la economía mundial, así como por eventos recientes, como la pandemia de COVID-19 y los conflictos geopolíticos. La ciudad se enfrenta a desafíos en la gestión territorial, buscando equilibrar el desarrollo urbano con la creación de espacios verdes y la inversión inmobiliaria. Además, se menciona el impacto de políticas económicas liberales que han reconfigurado el rol del Estado en la economía, afectando tanto al ámbito rural como urbano, y generando nuevas dinámicas en la propiedad y producción agrícola.

Palabras clave: globalización, transformación urbana, agroindustria.

## Abstract

This chapter analyses the evolution of Rosario, Argentina, in the context of its insertion into the global economy. Three key aspects are highlighted: the vast agricultural plain surrounding the city, the construction of the railway that connects Rosario with the interior of the country, and the development of the port, essential for the export of agricultural products. Over time, Rosario has experienced significant transformations, driven by changes in production and the global economy, as well as by recent events such as the COVID-19 pandemic and geopolitical conflicts. The city faces challenges in territorial management, seeking to balance urban development with the creation of green spaces and real estate investment. In addition, the impact of liberal economic policies that have reconfigured the role of the State in the economy is mentioned, affecting both rural and urban areas, and generating new dynamics in agricultural ownership and production.

Keywords: globalization, urban transformation, agroindustry.



Mucho se ha escrito sobre Rosario, en especial sobre cómo ha surgido, sobre los procesos de transformación, el estado actual en general, y las cuestiones particulares de la ciudad del siglo XXI. Este capítulo trata de interpretar cómo se inserta hoy Rosario en el concierto global de naciones, para ello, se recurrió a la consulta de datos sobre su historia y procesos de transformación, que dan cuenta de cómo se da el surgimiento de la urbe, teniendo en cuenta desde sus orígenes hasta el presente.

La ciudad de Rosario no se puede comprender sin considerar tres aspectos fundamentales: el primero, a partir de la región que la compone, representada por una extensa planicie apta para el desarrollo de actividades agropecuarias que se ponen en producción a inicios de la segunda mitad del siglo XIX; en segundo lugar, sin la construcción del ferrocarril que la vincula con la ciudad de Córdoba, hacia el centro del país, habilitando a una extensa región pampeana para la explotación agrícola; y, en tercer lugar, no se comprende sin la construcción del puerto, que resulta necesario para la exportación de la creciente producción del campo.

A lo anterior habría que incorporar la componente demográfica, en específico, la inmigración masiva de fines del siglo XIX y comienzos del XX, que desde la Europa mediterránea (Italia y España en particular), la Europa de



los caídos, grandes imperios (Rusia y Austria Hungría) y desde el cercano Oriente con la caída de otro de los grandes imperios, el Imperio Otomano (Siria y El Líbano), fue llegando a estas tierras con el fin de huir de la pobreza, el hambre, los pogromos y las persecuciones. Esta población inmigrante se ubicó en la ciudad y en la región rural, haciendo posible el crecimiento exponencial de la entonces explotación agrícola ganadera.

En resumen, el ferrocarril, el puerto y la producción agrícola, son los componentes clave que ayudan en la comprensión de los orígenes de la ciudad, por lo tanto, van a estar siempre presentes, con distintos énfasis y en distintos momentos de su historia hasta la actualidad, donde siguen marcando las particularidades del desarrollo de Rosario y la región.

Así pues, en este capítulo y con el propósito de indagar acerca de la inserción de Rosario en un mundo multipolar, se despliegan tres momentos: el primero, un territorio sin Rosario (un territorio que espera a Rosario), que corresponde muy sintéticamente al período colonial y los primeros años de la independencia del país; el segundo, un territorio y una ciudad de Rosario en expansión (un territorio que necesita a Rosario) que corresponde también, muy sintéticamente, a un extenso período que va desde la unificación del país hasta las

últimas décadas del siglo XX; y, el tercero, la internacionalización del territorio (un territorio que marca el camino a Rosario), que se centra particularmente en el momento más reciente de las transformaciones urbanas y territoriales que presenta el estado de situación de la región y Rosario, y las expectativas acerca de su desarrollo futuro. Pero antes, algunos datos sobre Rosario, los cuales se muestran en la Tabla 1 y en la Figura 1.

## Un territorio que espera a Rosario

Todas las ciudades son únicas e irrepetibles, tal como se afirmó décadas atrás. Muchas verdades están presentes en esta afirmación, pero no interesa en esta ocasión refutarlas ni discutir las. Sí, en cambio, resulta útil recurrir a ella para comenzar a hablar de esta ciudad. Rosario, en tanto una ciudad de Argentina casi en el extremo sur del continente y en este contexto territorial, es hoy una de las ciudades más importantes del país. Recurriendo a su unicidad, efectivamente se diferencia notoriamente de muchas más, entendiendo como importantes aquellas otras que fueron y son capitales de provincia.

Rosario no figura entre las primeras fundaciones que tuvieron lugar en el primer período de ocupación del territorio durante la conquista española. En efecto, en los tres primeros siglos del devenir del territorio bajo el dominio

## Datos

## Superficie

Superficie del ejido municipal: 17,869 hectáreas

Superficie del área urbanizada: 12,040 hectáreas

Densidad en el área urbanizada: 84 habitantes / hectárea

## Evolución demográfica

## Pobreza

1980	797,337,1991	1980	8.4 %
1991	908,750	1991	10.3 %
2001	909,415	2001	13.2 %
2010	967,765	2010	21.0 %
2022	1,029,619	2020	42.0 %

## Barrios populares

## Familias

## Población

Rosario	112	19,055	150,000 (aprox)
Prov. Santa Fe	340		300,000 (aprox)
Argentina	4,416		4,000,000 (aprox)

## Área Metropolitana

Rosario integra el Ente de Coordinación Metropolitana -ECOM- Rosario que reúne voluntariamente a una veintena de localidades. Organismo preocupado, especialmente, por temas del ordenamiento territorial de la región metropolitana

Tabla 1. Rosario. Datos básicos. Nota. Municipalidad de Rosario Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). Encuesta Permanente de Hogares (EPH). Fuente: Registro Nacional de Barrios Populares (RENABAP, s.f.).



Figura 1. Rosario y localidades de la región Metropolitana. Fuente: Google Earth pro-2024.



español, este se reducía solamente al norte de lo que hoy es el país, el oeste y parte del centro; excluidos la Patagonia, parte del centro y la zona del Chaco, próxima al Paraguay y a Bolivia. Para ese entonces, las principales ciudades fundadas por los conquistadores fueron aquellas que luego rápidamente devinieron en capitales de provincia. De ellas, el 80% fueron fundadas durante el primer siglo de la dominación española. La fundación de ciudades obedecía a un único objetivo: ocupar un territorio y definir las particularidades de la administración de estas nuevas tierras que se incorporan a la corona española. Por eso, las ciudades fundadas forman parte de la división administrativa ideada para gobernar el territorio. Ciudades que dividen las tierras entre los nuevos vecinos, y en las cuales se construyen los edificios de la nueva administración.

Esta es la primera particularidad de Rosario (a la cual siempre se recurre para diferenciarla del resto de las ciudades). En efecto, Rosario es hoy una de las ciudades más importantes del país que no fueron fundadas durante el período de la conquista española ni fueron capital de provincia<sup>1</sup>. Todas las otras sí lo fueron y, en general, no todas hoy se encuentran entre las más importantes del país, salvo por el hecho de ser capitales provinciales.

1 En el lugar donde hoy está Rosario solo existió una pequeña posta (lugares de recambio de caballos dispuestos en los caminos) ubicada en el camino de Buenos Aires a Córdoba, y de Buenos Aires al norte, bordeando el río Paraná o sus afluentes.

Rosario no forma parte de la vida del período colonial. Tampoco la Argentina fue la misma durante este período, y el que le sigue, a partir de la independencia del país y su posterior unificación. Durante el período colonial, el territorio bajo el dominio español contenía tres grandes unidades territoriales con cierto grado de autonomía: el norte, más vinculado al Alto Perú (hoy Bolivia) y al Perú; el oeste, más vinculado a Chile; y el litoral, más vinculado con el río de la Plata. Entre estas grandes regiones, había territorios que aún estaban en manos de distintas etnias de la población precolombina que se resistían a la conquista. Así estaba organizado este vasto territorio al momento de la creación del Virreinato del Río de La Plata (1776-1777). A partir de entonces, el centro, que estaba más al noroeste, comienza a trasladarse a la zona litoral, en particular, al puerto de Buenos Aires, la capital del último virreinato creado en América.

La independencia del país no modifica sustancialmente esta organización territorial, momento en que se da inicio a una extensa guerra entre el puerto y la provincia de Buenos Aires, por un lado, y el resto de las provincias del país, por el otro. En ese entonces, el país, conformado por las primeras catorce provincias que se indican en la Tabla 2, adopta el nombre de Confederación Argentina; un nuevo país del cual

durante un tiempo la provincia de Buenos Aires no formó parte. En 1861, esta guerra entre provincias llega a su fin: Argentina tiene una nueva Constitución, y una nueva capital: Buenos Aires. El país está políticamente unificado, pero no territorialmente. El trazado de las primeras líneas ferroviarias da lugar a esa unificación territorial. Recién en esta etapa es cuando surge Rosario, y comienza a ocupar cada vez más un rol protagónico dentro del país.

## Un territorio que necesita a Rosario

Con la unificación del país, la pequeña aldea denominada en esa época como “rancherío”, sin fecha de fundación fehaciente, Rosario, comienza a destacarse en este territorio que se reconfigura de manera significativa, ya que lo hace a partir del ferrocarril y del puerto. De hecho, autores como Álvarez (1943), Dócola (1997, 2017) y Martínez de San Vicente (1985), consideran este hecho como el momento particular del surgimiento de la ciudad en un territorio que comienza a incorporarse al país.

El puerto de Rosario, un complejo ferroviario portuario, pasa a ser rápidamente uno de los más importantes del país, una infraestructura necesaria para el desarrollo de

las actividades productivas y, fundamentalmente, para la exportación de la producción local. Los ingresos de la aduana del puerto se ubican detrás de los ingresos de la aduana de Buenos Aires. Pero el puerto de muelles de madera necesitaba modernizarse con urgencia para responder a las demandas del comercio internacional. Recién a comienzos del siglo XX se construye un nuevo puerto concesionado por cuarenta años a la empresa francesa que lo construyó, Hersent et Fils y Schneider y Cía, siendo esto en el período de entreguerras comprendido entre 1918 hasta 1939, etapa con la mayor actividad registrada (De Marco, 2016).

El período de entreguerras, y el siguiente a la finalización de la Segunda Guerra Mundial, es el momento en que comienza a desarrollarse la industria en el país. Grandes industrias eligen a la región metropolitana para su localización en localidades ribereñas, particularmente al norte de la ciudad de Rosario (Pontoni, 1999; Galimberti, 2021). A los grandes enclaves industriales se suman enclaves de distinto tipo, construidos en diferentes momentos por el estado nacional, también en localidades del llamado “cordón norte metropolitano”<sup>2</sup>. El perfil industrial se afianza en el frente ribereño metropolitano, con la creación de áreas y parques industriales y el desarrollo de la industria química y

2 Fabricaciones Militares en 1926 (Fray Luis Beltrán); Complejo Hospital Escuela - Hogar Escuela en 1948 (Granadero Baigorria).

petroquímica<sup>3</sup>. Paralelamente al perfil industrial que adquiere la costa ribereña metropolitana, localidades del oeste metropolitano comienzan a desarrollar un perfil recreativo. La construcción de la segunda vivienda, por parte de la población rosarina, convierte a estas localidades rurales en centros de recreación de fin de semana y estival. Y serán, años más tarde, los centros elegidos para concentrar en ellos la mayor cantidad de superficie de la expansión de las áreas urbanizadas en la región metropolitana (Bragos et al., 2008).

## Un territorio que marca el camino a Rosario

### El cambio radical en el campo

La producción agropecuaria, su procesamiento y la exportación cerealera, marcan la principal característica de la actividad económica de la región. Una actividad que va imponiendo su modelo a partir de los últimos cambios tecnológicos en la producción y en la comercialización. Ya hacia la década de los años ochenta, el kit tecnológico utilizado para el cultivo de la soja, termina por imponerse, y toda la región pampeana, de la cual la

3 Parque Industrial de Entre otros, se puede mencionar el Parque Industrial Alvear, Parque Industrial San Martín, el Área Industrial de Villa Gobernador Gálvez, y el Polo Alimenticio de Capitán Bermúdez. La industria petroquímica se ubica en Puerto General San Martín, San Lorenzo y Fray Luis Beltrán, al norte del cordón norte metropolitano (Pontoni, 1999).

región Rosario forma parte, se orienta de manera excluyente en una única dirección: el monocultivo de la soja, acompañado en menor medida por el cultivo del maíz y otros cereales.

Este es el momento en el cual comienza a producirse un cambio significativo, tanto en la participación de Rosario dentro de la región metropolitana, como al interior de la misma ciudad. La década de los noventa se caracteriza por la profundización de los cambios en la producción rural, un cambio que viene impuesto desde afuera, y por la puesta en marcha, desde el gobierno nacional, de una serie de medidas que van a tener impacto directo en los territorios: el rural, el metropolitano, el urbano.

El gobierno nacional comienza a desentenderse de los resortes básicos de la economía que, durante décadas, habían hecho posible mejoras significativas en las condiciones de vida de la población en general: a fines de la década de los años cuarenta, el nuevo gobierno nacional que surge de las elecciones de 1945, procede a la nacionalización de las empresas de comunicaciones y de energía, controlando así, prácticamente toda la actividad económica del país; en los años noventa todo vuelve a fojas cero; las empresas del estado son entregadas a empresas privadas, el servicio de pasajeros que brindaba Ferrocarriles Argentinos se terminó por suspender; y el

Estado se desprende de aquellos medios (propiedades) que quedaban desafectados de su uso original<sup>4</sup>.

La puesta en marcha de políticas liberales desde el gobierno nacional apunta fundamentalmente a una reformulación del rol del estado en el desarrollo económico y social del país. Un cambio profundo que afecta tanto al mundo rural como al mundo urbano.

Por un lado, el desarrollo de un kit tecnológico en la actividad agrícola produce un cambio notable en la vida del mundo rural. Por el otro, cuestiones de índole familiar y cultural también afectan a ese mundo rural: la subdivisión del suelo por motivos de herencia o traspaso de la propiedad de padres a hijos que en general no quieren hacerse cargo de las tareas, quita rentabilidad al trabajo como pequeños productores. La propiedad del suelo en sí ya no es un elemento muy significativo en la actividad productiva, sino que lo es la propiedad del instrumental tecnológico necesario para la producción (maquinarias, herramientas de precisión).

Esto implica que muchos propietarios abandonen la producción de sus campos, para proceder a su alquiler a los propietarios de los medios de producción: los llamados pools de siembra, o simplemente

4 El desmantelamiento de las empresas del estado ya había comenzado durante el gobierno de facto de la última dictadura militar (1976-1983).

productores que trabajan su propio campo, además de otros en condición de arrendatarios.

De esta manera, los propietarios dejan de ser productores, para pasar a ser rentistas. Esta situación se agudiza a partir del incremento de los valores de los commodities a nivel internacional. Por otro lado, el desarrollo tecnológico demanda cada vez menos mano de obra, motivo por el cual el campo se va despoblando (en un país donde nunca estuvo demasiado poblado). Así mismo, el desarrollo tecnológico y el valor de los commodities provocan también un cambio en la producción agropecuaria tradicional: la actividad ganadera (cría de ganado y producción láctea) rápidamente comienza a ser desplazada de la región. En un período de tan solo treinta años (1981–2010) se presenta la siguiente situación en la región pampeana, respecto de tierras en uso ganadero que se transfieren a la producción agrícola: soja +738.5%; girasol +71.3%; maíz 10.5%; y trigo 8.4% (Montico et al., 2007; Montico et al., 2019).

## El cambio radical en el frente ribereño metropolitano

Estos cambios en la producción agrícola del “interior pampeano” son acompañados por cambios en la zona ribereña de la región metropolitana, y en las localidades



que se encuentran en el borde con el río Paraná. El Estado nacional, de acuerdo con sus políticas de liberalización y desregulación de la economía, deja de administrar los puertos, impulsando la formación de entes administradores para las ex terminales públicas, con participación de los gobiernos provinciales y locales involucrados. Además, habilita la construcción de nuevos puertos por parte del sector privado. La ley Nº 24.093, sancionada por el Congreso de la Nación en 1992, dispone que “Los particulares podrán construir, administrar y operar puertos de uso público o de uso privado, con destino comercial, industrial o recreativo, en terrenos fiscales o de su propiedad” (Artículo Nº 17); reservándose el estado el control de la construcción de nuevos puertos: “Requieren habilitación del Estado nacional todos los puertos comerciales o industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial” (Artículo Nº 4), y “La habilitación de todos los puertos referidos en el artículo 4º debe ser otorgada por el Poder Ejecutivo” (Congreso de la Nación Argentina, 1992, Artículo Nº 5) (Figura 2).

De esta manera, en pocos años, el borde fluvial de la región metropolitana se convertirá en el sistema portuario más importante del país. En 70 km de extensión, en un tramo de la costa metropolitana que se extiende desde la localidad de Timbúes, al norte, hasta la de Arroyo Seco, al sur, se localizan veintinueve terminales portuarias que

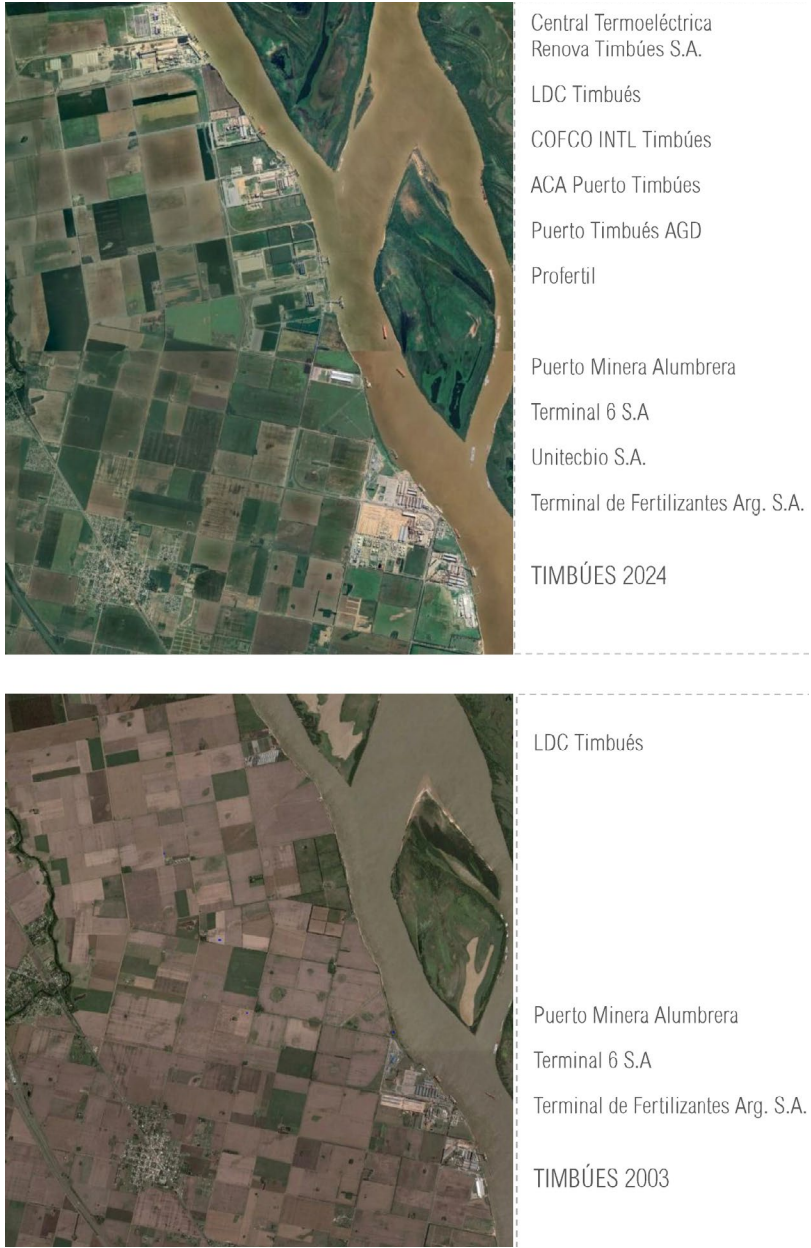


Figura 2. Transformaciones en la ribera Metropolitana. Veinte años en la construcción de nuevos puertos en Timbúes. Fuente: imagen de Google Earth pro, 2003 - 2024.

operan con distintos tipos de cargas (cereales, granos, minerales, combustibles, fertilizantes). Diecinueve de estas terminales comercializan granos, aceites y subproductos, mientras que doce de las diecinueve terminales cuentan con molienda de oleaginosas. La actividad desarrollada por estas terminales portuarias comprende el 80% de las exportaciones nacionales en materia de aceites, granos y subproductos. Este conglomerado portuario se ha convertido en el más importante a nivel país y a nivel mundial, considerando el grado de concentración de fábricas y terminales portuarias en una misma región: “Como puerto agroexportador, en 2016 el complejo oleaginoso de la región había exportado más soja y subproductos que los puertos de Santos (Brasil) y Nueva Orleans (Estados Unidos).” (Calzada et al., 2019) (Figura 3).

Pero ni Rosario, ni la provincia, ni el país, ni mucho menos las pequeñas localidades sedes del complejo portuario industrial, participan de las decisiones que tienen que ver con la actividad productiva de la región. Son decisiones que toman las grandes corporaciones de comercialización de granos instaladas en la costa metropolitana, de acuerdo con los negocios que se establecen a nivel mundial.<sup>5</sup> Al estado nacional le queda la tarea de facilitar el desarrollo de las actividades productivas y portuarias;

5 Se trata de empresas multinacionales del porte de Renova, Cargill, Dreyfus, COFCO (empresa estatal china) entre otras.



Figura 3. Rosario. Los motores de la transformación: el campo y el río; explotación rural en el sur metropolitano, el río Paraná frente a Rosario. Fuente: fotografías del autor (2023).

esto es, contribuir con la construcción de las infraestructuras necesarias y requeridas: control de la canalización y mantenimiento del río Paraná Hidrovía Paraná–Paraguay hasta los puertos, para garantizar la llegada de buques de ultramar, y construcciones ferroviarias y viales necesarias para garantizar el traslado de la producción regional a las terminales portuarias del Paraná.

Al menos así se entendió desde el sector rural, industrial y portuario, con sus reiterados reclamos de obras para mejorar las condiciones de la circulación en los caminos y rutas, particularmente en los momentos de finalización de los períodos de cosecha. Una mega obra de reestructuración ferroviaria y vial pensada para ordenar y agilizar el transporte de cargas en el complejo portuario metropolitano, como lo fue el Proyecto Circunvalar Rosario, es un claro ejemplo de ello<sup>6</sup>. En 2008 se llama a licitación para la ejecución de las obras del proyecto, pero prácticamente no se avanzó con las obras propuestas. Una década más tarde, en 2020, se firma un convenio entre autoridades provinciales y nacionales, para retomar las obras que habían sido acordadas años atrás, pero tampoco hubo avances.

6 Con estas obras se pretendía eliminar la circulación ferroviaria de cargas del interior de las ciudades involucradas y, consecuentemente, liberar 700 hectáreas que hasta entonces se encontraban afectadas, al uso ferroviario. Una obra de gran impacto en la organización físico funcional de las ciudades, que alentaba una nueva regulación urbanística para dar lugar a las transformaciones previstas.

Respecto de la no concreción de las obras previstas a principios de siglo, oportunamente se dijo que el modelo neoliberal, instalado en los años noventa, llevó a la privatización del capital de varias empresas públicas, y/o a otorgar la concesión de la prestación de servicios a manos del sector privado. Así pues, la mínima participación cuando no retiro, del Estado en sectores claves, como la red de rutas nacionales, “la generación de energía o la conservación de los trazados ferroviarios, explica en gran medida la drástica disminución de la inversión pública en la ejecución y mantenimiento de las infraestructuras públicas particularmente las vinculadas con la producción en el país” (Sciara et al., 2005).

Veinte años más tarde, podemos recuperar esta afirmación para explicar la situación actual, cuando el estado nacional, retomando y continuando con las políticas neoliberales de fines del siglo pasado, hoy está decidido a “autodestruirse”.

## Cambios en el interior de la ciudad

Los cambios en la producción y en la comercialización hablan de una autonomía de la región en materia de políticas productivas. Cambios que también tienen efectos importantes en la organización físico-funcional de la región metropolitana, más allá de la

incorporación de las infraestructuras portuarias, con un claro impacto en las condiciones de vida de la población. Paradójicamente, las políticas liberales impulsadas por el gobierno nacional tienen efectos significativos en las ciudades, en particular en Rosario. Gran parte de los predios pertenecientes a la Administración Nacional de Puertos y a la empresa Ferrocarriles Argentinos, que se encontraban en la costa central (donde tiempo atrás se desarrollaban actividades portuarias), pasaron de forma gratuita y onerosa al dominio de la Municipalidad de Rosario<sup>7</sup>. El anhelo de un gran parque público sobre la parte alta de la barranca, un anhelo que ya se había manifestado en las décadas de los años veinte y treinta del siglo pasado, estaba a punto de hacerse realidad<sup>8</sup>. Pero no solo se materializó la creación de un gran espacio verde público tal como se anhelaba desde casi cien años atrás.

7 Esto fue posible a partir de la sanción de leyes que permitían al estado nacional desprenderse de parte de su patrimonio. En 1989 se sanciona la Ley N° 23.697 de Emergencia Económica que, en su Artículo N° 60, dispone que "El Poder Ejecutivo Nacional centralizará, coordinará e impulsará las acciones tendientes a agilizar las ventas de los inmuebles del dominio privado del Estado, de sus entes descentralizados o de otro ente en que el Estado Nacional o sus entes descentralizados, tengan participación total o mayoritaria de capital o de la formación de las decisiones societarias, que no sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones o gestión." Luego, en 1992, se sanciona la Ley N° 24.146 que, en su Artículo N° 1, dispone que "El Poder Ejecutivo nacional deberá disponer la transferencia a título gratuito a favor de provincias, municipios y comunas, de bienes inmuebles innecesarios para el cumplimiento de sus fines o gestión de la Administración Pública nacional, sus empresas o entes descentralizados o de otro ente donde el Estado nacional tenga participación total o mayoritaria de capital o en la formación de las decisiones societarias, en los términos previstos en el artículo 60 de la Ley 23.697."

8 Las "fuerzas vivas" (comerciantes, empresarios, grandes propietarios rentistas, profesionales) de esas primeras décadas del siglo XX, entendían que era necesario "embellecer" la ciudad. Y en esas ideas de "embellecimiento" no había lugar para un puerto ubicado en la costa central. Por tal motivo, debía ser trasladado del centro al sur de la ciudad. Un gran espacio verde de acceso público para la recreación de la población rosarina debía ocupar la zona de la barranca alta. Poco tiempo después, estas ideas aparecen como una propuesta estratégica en el Plan Regulador Rosario de 1935: del frente del área central sobre el río desaparecen trazados ferroviarios e instalaciones portuarias. En su lugar, aparece un gran espacio verde que se articula con otros espacios verdes que aparecen, en lugar de trazados ferroviarios que se propone desactivar.

También se habilitaron zonas especiales para la inversión inmobiliaria en un momento de principios de siglo XXI, en el cual los excedentes del capital originado en el sector agrícola (en un período de acelerada valorización de los commodities) estaban buscando un lugar para su consiguiente y también rápida reproducción. Y ese lugar especial fue el frente edilicio sobre las nuevas áreas verdes ribereñas, y el suelo de uso industrial que se encontraba junto a los predios ferroviarios y portuarios. Estos predios ferroviarios, portuarios, industriales, no tenían ya razón de ser en un suelo desahogado de su uso original y a muy poca distancia del área central de la ciudad.

El gobierno municipal, además de incorporar nuevos espacios verdes a la ciudad, encara rápidas acciones para la renovación y reconversión del sector. Para ello, define procedimientos e indicadores urbanísticos, y los pone a disposición de los grandes inversores inmobiliarios, algunos de ellos extranjeros.

La extensión de la superficie dedicada al cultivo de la soja, la valorización de los commodities, los excedentes de capital, la demanda de disponibilidad de lugares para la inversión de capital y los sitios obsoletos de la ciudad disponibles para su reconversión, son factores que se conjugan para definir las particularidades de la época y de la ciudad. El gobierno municipal aprovecha



inteligentemente esta situación, y rápidamente recurre a instrumentos y proyectos para que los sitios obsoletos en poco tiempo se conviertan, a partir de grandes inversiones de capital en el frente fluvial. Esta reconversión debe dejar beneficios tanto para el gobierno municipal como, por extensión para la ciudad, para los inversores inmobiliarios. Como primera medida se llama a un concurso de ideas para contar con propuestas de ocupación de estos predios desafectados de su uso original, y así avanzar en la definición de los indicadores urbanísticos que traducirían esas ideas en propuestas concretas acerca de la ocupación del territorio (Scarpacci, 2014) (Figura 4).

## Conclusiones: Rosario y el mundo

El último período de transformación de Rosario y la región metropolitana debe ser entendido como el resultado de un proceso multicausal. El extenso relato acerca de los cambios en el mundo productivo, y las grandes transformaciones que este produce en la organización físico funcional del territorio, sirven para presentar el estado de situación actual, y entender, a partir de ese estado de situación, cómo se inserta la ciudad en los ciclos de la economía mundial, y qué grado de autonomía cuenta para beneficiarse de esa situación.

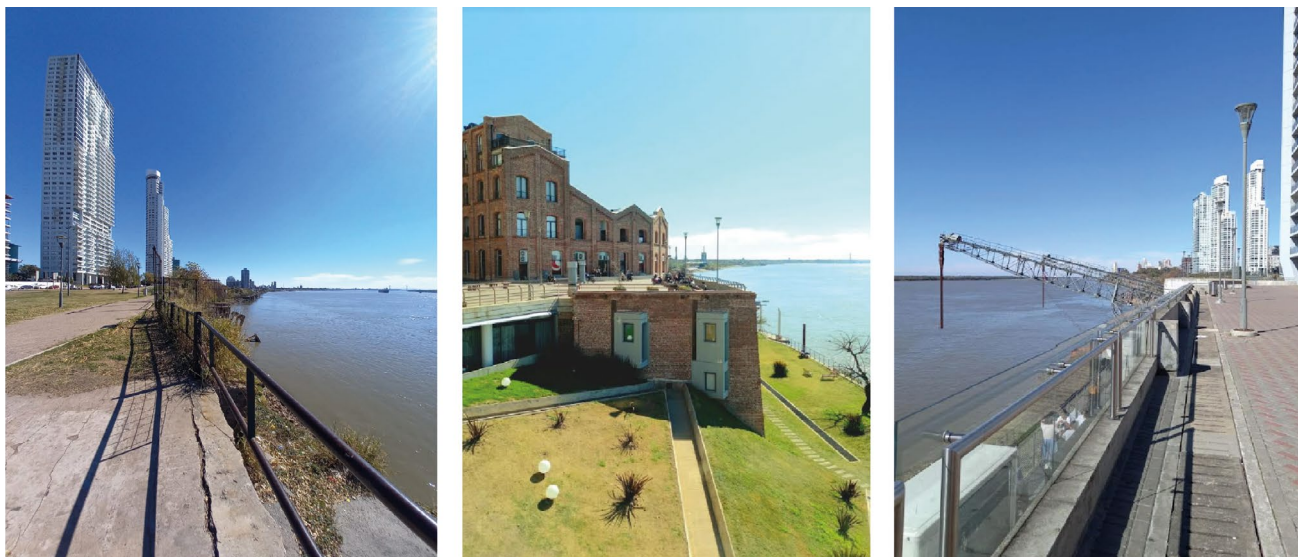


Figura 4. Rosario. El nuevo *Waterfront* está sobre el Paraná, sector de Puerto Norte en Rosario. Fuente: fotografías del autor (2023).

América Latina se encuentra en un momento de transición e incertidumbre, y está atenta a cómo acomodarse en este mundo multipolar en transición, que en los últimos años ha sido afectado y tensionado por distintos eventos: entre otros, la pandemia del COVID-19, la guerra entre Rusia y Ucrania, el recrudecimiento de los enfrentamientos en la Franja de Gaza, el crecimiento de las fuerzas de ultraderecha en países europeos, y también en América Latina. La iniciativa de los BRICS de incorporar a nuevas economías emergentes, para transformarse en BRICS+, ofreció una nueva e interesante alternativa para los países latinoamericanos, al contar con dos países sudamericanos entre sus nuevos miembros. El rechazo a tal incorporación por parte del nuevo gobierno argentino de derecha, y su alineamiento sin condicionamiento alguno con los gobiernos de Estados Unidos e Israel, agrega un dato más a este momento de transición e incertidumbre. Pero, tal como dicen Barragán y Sribman., (2024):

América Latina se sitúa, en este contexto de realineamiento geopolítico a escala global, en una posición de incertidumbre. Si bien los cambios geoestratégicos pueden abrirle una ventana de oportunidad para buscar nuevas alianzas y posicionarse junto a otros países emergentes del Sur Global, la debilidad de sus espacios de integración y coordinación juegan en su contra (Barragán y Sribman, 2024, p. 12)

De todas maneras, las incertidumbres acerca del mundo por venir no inciden en las deudas sobre temas básicos de la organización físico funcional de las ciudades latinoamericanas; deudas que aún no han sido resueltas a pesar de ser anunciadas en distintos documentos de la comunidad internacional, entre ellos la Nueva Agenda Urbana, que sintetiza los temas tratados en el Hábitat III, celebrado en Guayaquil en octubre de 2016. Estos temas hacen referencia al cambio climático, la fragmentación socio urbana, la movilidad, la emisión de gases efecto invernadero, los servicios infraestructurales, la recolección y tratamiento de residuos sólidos urbanos, entre otros. Temas sobre los cuales resta mucho aún por hacer (Klaufus y Jaffe, 2015; Rodgers et al., 2011).

La principal deuda es la social, teniendo a la vista los datos enunciados en la presentación de este capítulo para el caso Rosario. Sobre esto se avanza, pero lentamente, teniendo en cuenta que el financiamiento de obras para mejorar la situación de los barrios populares prácticamente se ha detenido desde la asunción del nuevo gobierno en diciembre de 2023. La otra deuda es la ambiental, teniendo en cuenta la dispersión de las áreas urbanizadas en el territorio, sin una estrategia a nivel metropolitano que articule urbanización y movilidad, y en particular el transporte público (Figura 5).



Figura 5. Rosario. La formación de la ciudad dispersa, nuevas urbanizaciones en el sur metropolitano.

Fuente: fotografías del autor (2023).

Vinculado con esto último, existe la posibilidad de desarrollo en el ámbito metropolitano de una economía circular, preocupación que comienza a manifestarse recién en el ámbito municipal. La lista de deudas es muy extensa y podría ser motivo de otro artículo. Este simple enunciado busca, a los efectos de ponerlo de manifiesto, demostrar que en un territorio cuya producción está estrechamente vinculada al comercio internacional, y que produce ingresos millonarios a las empresas involucradas, se registran los peores valores referidos a pobreza, indigencia y fragmentación social del territorio (Janoschka, 2016). Rosario y la región metropolitana están insertas en un mundo multipolar, pero todavía no pueden, no saben aprovechar los beneficios de esta inserción o, en todo caso, no comprenden cómo parte de los beneficios que se generan pueden contribuir a mejorar las condiciones de vida de la población, a desarrollar otro tipo de economías tanto en el mundo rural como urbano, y a pensar en otras formas de la organización territorial.



- Álvarez, J. (1943). *Historia de Rosario (1689–1939)*. Imprenta López.
- Barragán Manjón, M., y Sribman Mittelman, A. (2024). El ajedrez geopolítico de América Latina en el nuevo orden multipolar. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 136, 12. <https://www.cidob.org/publicaciones/geopolitica-desde-america-latina-cambio-de-ciclo-y-multipolaridad>
- Bragos, O. (2023). *Seminario Políticas Urbanas e Instrumentos de Ordenamiento*. Carrera de Especialización en Planificación Urbana y Territorial, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Universidad Nacional de Rosario.
- Bragos, O. (2024). *Seminario Formulación, evaluación y gestión de planes, programas y proyectos*. Carrera de Especialización y Maestría en Ciencias del Territorio, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata.
- Bragos, O., Bono, N., y Scornik, C. (2008). Expectativas y conflictos en la ribera metropolitana de Rosario. En O. Bragos, N. Bono y C. Scornik (Eds.), *Riberas bajo amenaza: Desafíos de la gestión territorial en localidades metropolitanas* (pp. 59–91). Editorial Universidad Nacional de Rosario.
- Calzada, J., y Di Yenno, F. (2019). El 14% de la capacidad de almacenaje comercial del país está ubicada en los puertos graneleros del Gran Rosario. *Bolsa de Comercio de Rosario. Informe semanal*, Año XXXVII, (1916).
- Congreso de la Nación Argentina. (1992). *Ley N° 24.093. Transporte de cabotaje marítimo y fluvial*. Boletín Oficial, 17 de julio de 1992.
- De Marco, M. A. (2016). “La ciudad puerto” como fundamento identitario de los actores del desarrollo institucional y económico regional frente a las grandes crisis internacionales. El caso de Rosario (Argentina), 1890–2001. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Coloquios. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.70000>
- Dócola, S. (1997). La agrimensura en la construcción del orden territorial santafecino entre 1852 y 1887. En *Sextas Jornadas Interescuelas*. Universidad Nacional de La Pampa.
- Dócola, S. (2017). De una aldea sin límites al proyecto de delineación para definir una ciudad capital: Rosario 1852–1873. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario J. Buschiazzi*, 47(2), 161–173. [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2362-20242017000200004](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2362-20242017000200004)
- Dócola, S. (2017). *Espacios de poder para la Confederación Argentina. La capital, el puerto y el lugar del soberano* [Tesis doctoral, Universidad Nacional de La Plata].
- El Historiador. (2024). *Portal de historia argentina*. <https://elhistoriador.com.ar/>
- Galimberti, C. (2021). Nuevos procesos de expansión metropolitana: Incremento acelerado de suelo urbano en el Área Metropolitana de Rosario (1990–2010). *EURE (Santiago)*, 47(140), 51–71. <https://dx.doi.org/10.7764/eure.47.140.03>
- Janoschka, M. (2016). Gentrificación, desplazamiento, desposesión: Procesos urbanos claves en América Latina. *Revista INVI*, 31(88), 27–71. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582016000300002>
- Klaufus, C. J., y Jaffe, R. K. (2015). Latin American and Caribbean urban development. *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, 100, 63–72. <http://www.jstor.org/stable/43673538>
- Martínez de San Vicente, I. (1985). La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. *Cuadernos del CURDIUR*, (7).
- Montico, S., y Di Leo, N. (2007). Cambio de la sostenibilidad biofísica en cuencas hidrográficas: Tres décadas de reemplazo de pastizales naturales por agricultura. *Cuadernos del CURIHAM*, 13.
- Montico, S., Di Leo, N., Bonel, B., y Denoia, J. (2019). Cambios del uso de la tierra en la cuenca del arroyo Ludueña, Santa Fe: Impacto en la sostenibilidad y en los servicios ecosistémicos. *Cuadernos del CURIHAM*, 25.
- Pontoni, S. (1999). Los grandes enclaves industriales y su incidencia en la transformación del territorio metropolitano de Rosario. En *2° Coloquio sobre Transformaciones Territoriales*. Santa Fe.

## Referencias



- Rodgers, D., Beall, J., y Kanbur, R. (2011). Latin American urban development into the twenty-first century: Towards a renewed perspective on the city. *The European Journal of Development Research*, 23, 550–568.
- Scarpacci, M. (2014). *El GPU de Puerto Norte en el planeamiento estratégico socialista: Rosario, Argentina 2003–2013* [Tesis de maestría, FLACSO Ecuador].
- Sciara, Á., y Raposo, I., et al. (2005). El Proyecto Circunvarlar Rosario. ¿Una inversión sobre rieles? En *Décimas Jornadas “Investigaciones en la Facultad”*. Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, Universidad Nacional de Rosario.

Interacciones alrededor del  
crecimiento urbano.

# Estrategias metodológicas para el desarrollo de modelos territoriales

Tadeo Sanabria A. <sup>1</sup>  
Docente investigador de la Universidad de América.

German A Cancino H. <sup>2</sup>  
Docente investigador de la Universidad de América.

María Angélica Bernal <sup>3</sup>  
Docente investigador de la Universidad de América.

Interactions around urban growth. Methodological strategies for  
the development of territorial models

11





1 Arquitecto, docente e investigador en la Universidad de América. Arquitecto. PhD y MsC en Gestión y Valoración Urbana de la Universidad Politécnica de Cataluña, MsC en Ordenamiento Urbano y Regional de la Universidad Nacional de Colombia, y especialista de la Escuela Superior de Administración Pública en Colombia. Correo: [tadeo.sanabria@investigadores.uamerica.edu.co](mailto:tadeo.sanabria@investigadores.uamerica.edu.co) ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2517-2629>

2 Arquitecto Docente e Investigador en la Universidad de América (Bogotá – Colombia), magíster en Desarrollo Urbano Territorial de la Universidad Politécnica de Cataluña (Barcelona – España). Correo: [german.cancino@profesores.uamerica.edu.co](mailto:german.cancino@profesores.uamerica.edu.co) ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-5029-4534>

3 Arquitecta y docente investigadora de la Universidad de América. Magíster en Planeación Urbana y Regional, PUJ. Especialista en Planificación y Administración del Desarrollo, UNIANDES. Arquitecta, PUJ. Correo: [maria.bernal@profesores.uamerica.edu.co](mailto:maria.bernal@profesores.uamerica.edu.co) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8878-1881>

# Resumen

Dada la limitada tasa de éxito en la aprobación y adopción de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) en Colombia, este escrito explora cómo el Taller de Análisis y Ordenamiento Territorial (TAOT) aborda metodológicamente el crecimiento urbano, con el objetivo de fortalecer las competencias necesarias para configurar e implementar un modelo de ocupación territorial. Se reconoce que los modelos urbanos actuales son, en gran medida, el resultado del alinderamiento ideológico a las potencias globales, herencia del colonialismo, cuya herencia ha perpetuado una dependencia en la forma en que construimos nuestras ciudades, tanto social como físicamente. El TAOT señala una visión más autónoma en la creación de ciudades, pero alineada con principios de interdependencia y cooperación global. La propuesta del TAOT se orienta a responder: ¿cómo debe crecer la ciudad, y cómo se asegura que crezca de esa manera? A partir de este interrogante se reflexiona sobre el papel de los estudios urbanos y el planeamiento estratégico situacional en la proyección del crecimiento urbano, apoyado en: un análisis bibliométrico de las temáticas más recientes vinculadas al crecimiento urbano, en la observación de la implementación metodológica del TAOT, y en las reacciones de algunos miembros de la comunidad frente a las propuestas de crecimiento presentadas. Finalmente, se exponen los aportes clave en tres ejes principales: 1. Los modelos de ocupación territorial, como resultado del Taller, que impulsan la construcción física del territorio de manera coherente con una visión más autónoma y local; 2. El diseño metodológico, que trasciende las prácticas tradicionales de desarrollo inmobiliario y establece que el ciclo de planeamiento no termina con la producción del modelo territorial, sino que debe incluir su materialización, garantizando

el cumplimiento de los objetivos de desarrollo; y 3. La interacción con los actores locales, fundamental para transformar la propuesta de un equipo consultor en una iniciativa legítima, viable tanto técnica como financieramente.

Palabras clave: crecimiento urbano, planes de ordenamiento territorial, formación en planeamiento urbano, modelo de ocupación territorial.

# Abstract

Given the limited success rate in the approval and adoption of Land Management Plans (POT) in Colombia, this paper explores how the Territorial Analysis and Management Workshop (TAOT) methodologically approaches urban growth, with the objective of strengthening the competencies necessary to configure and implement a territorial occupation model. It recognizes that current urban models are, to a large extent, the result of ideological alignment to global powers, a legacy of colonialism, whose inheritance has perpetuated a dependency in the way we build our cities, both socially and physically. The TAOT points to a more autonomous vision in the creation of cities, but aligned with principles of interdependence and global cooperation. The TAOT proposal is oriented towards answering: How should the city grow and how can we ensure that it grows in this way? Based on this question, the paper reflects on the role of urban studies and situational strategic planning in the projection of urban growth supported by: a bibliometric analysis of the most recent topics related to urban growth, the observation of the methodological implementation of the TAOT and the reactions of some members of the community to the growth proposals presented. Finally, the key contributions are presented in three main areas: 1. The terri-



## El concepto de crecimiento urbano entre los estudios urbanos y el planeamiento urbano-regional

En un mundo que concentra cada vez más su población en las ciudades, la atención al crecimiento urbano se erige como un imperativo. Sin embargo, este crecimiento ha de ser proyectado y planificado cuidadosamente. Lo anterior implica apoyarse en las capacidades de anticipar, modelar y gestionar, propias de la planeación territorial, para avanzar en la realización de proyectos colectivos de desarrollo local, armonizando dinámicas sociales, económicas y ambientales; y proyectando estas armonías en las nuevas configuraciones de los instrumentos de ordenamiento territorial disponibles.

Como sabemos, las dinámicas del crecimiento están recíprocamente influidas por las relaciones de poder. Los escalamientos asimétricos entre las naciones tienen su expresión también en las configuraciones de las ciudades, como lo evidencia el crecimiento de las ciudades latinoamericanas, signado por esa asimetría. La colonización europea nos heredó valores y prácticas que sustituyeron a las originarias, fundó la ciudad latinoamericana y le puso su sello colonial. Le siguió el aún hoy vigente dominio del bloque norteamericano y de sus aliados europeos, erigiendo a su imagen y en nuestros



territorios la desigualdad entre los centros y las periferias urbanas (Hernández, 2007).

Frente al dominio hegemónico de una o dos superpotencias, surge el orden multipolar global. Una alternativa incluyente que podría vincular a Latinoamérica y al sur como sociedades empoderadas, permitiendo recuperar y expresar la valoración local de lo propio en las configuraciones urbanas, así como potenciar en ellas las capacidades para planificar y gestionar su crecimiento de manera más autónoma y efectiva, pero alineada con principios de interdependencia y cooperación global.

Cada comunidad expresa las cualidades urbanas en correspondencia de sus propósitos locales, lo cual singulariza la configuración de su jurisdicción, a pesar de la uniformidad de los elementos con los cuales la interviene en un contexto de unidad nacional con diversidad cultural. Esa configuración se expresa en un modelo territorial que da cuenta de los cambios en las conductas de aprovechamiento del suelo y de los proyectos que apalancan dichos cambios.

Estos elementos aluden a los atributos territoriales, sistemas estructurantes del territorio, geocampos u otras denominaciones de los componentes de la ciudad, que son dispuestos bajo una organización espacial particular

para conseguir resultados en los propósitos de desarrollo; disposiciones orientadas en una combinación de las inercias o tradiciones locales, y por las reflexiones de los estudios urbanos acerca de estas disposiciones: los modelos de ocupación territorial.

De allí, surgen las preguntas: ¿cómo debe crecer la ciudad?, y ¿cómo se garantiza que crezca de esa manera?, planteadas en el Taller de Análisis y Ordenamiento Territorial (TAOT). Se brinda, así, una propuesta pedagógica para la formación o afianzamiento de competencias en la disciplina del planeamiento territorial, cuya propuesta metodológica pretende aportar a la comprensión y producción de modelos territoriales y a la interacción entre actores en esa producción.

El manuscrito muestra la incorporación metodológica que deriva las decisiones de crecimiento en el marco del instrumento Plan de Ordenamiento Territorial Municipal (POT), bajo los direccionamientos del TAOT, a partir de la manera como concibe el crecimiento territorial, y del papel que juegan los estudios urbanos y el planeamiento en la configuración de los modelos territoriales, para mostrar una forma de proyectar el crecimiento urbano en la práctica del ordenamiento territorial, y de incorporarlo a la formación de los cuadros formuladores de los planes.

El TAOT incorpora las decisiones de crecimiento territorial en el marco del instrumento Plan de Ordenamiento Territorial Municipal, a partir del papel que juegan los estudios urbanos y el planeamiento para proyectar en un modelo de ocupación el crecimiento urbano, e incorporarlo a la formación de los cuadros formuladores de los planes en la práctica del ordenamiento territorial.

### El concepto de crecimiento urbano entre los estudios urbanos y el planeamiento urbano-regional

El crecimiento de las ciudades constituye una de las reflexiones más significativas en el ámbito de la planificación urbana. No obstante, este fenómeno revela una diversidad de interpretaciones. Estas interpretaciones se manifiestan, tanto en el mismo concepto de crecimiento urbano, como en el de los elementos que definen, operan y materializan dicho crecimiento.

Para algunos investigadores, es equivalente al ejercicio totalizador del urbanismo, pues se resuelve en función de la producción de la ciudad, sus inmuebles y soportes. Del añadido, el adosamiento o la sustitución de unas piezas por otras que otorgan nuevas capacidades, funcionalidades o simbolizaciones, resulta una reconfiguración que aborda aspectos tanto físicos

como conceptuales de la urbe. Entre ellos cabe destacar a Shlomo Angel (2014), que apuesta por una expansión programada; Choay, (1970) quien examina las reglas y modelos que guían la planificación y el diseño urbano; y Kunstler, (2018) con su propuesta de principios para un crecimiento urbano sostenible, que daría paso al Smart Growth.

Para otros, es uno de los fenómenos que enfrenta la planeación urbano-regional. En esta posición es relevante Peter Hall (1988), quien destaca cómo la planificación debe adaptarse para abordar los desafíos asociados a la expansión urbana y la gestión de recursos; Edward Glaeser (2011), quien aboga por ciudades densas y vibrantes y aborda los retos como la congestión y la vivienda, asociados al crecimiento; o David Harvey (1973), quien lo relaciona con la justicia social.

Esta condición se plantea bajo el entendido que el crecimiento es a su vez causa y consecuencia. Opera como causa, ya que el crecimiento de un factor condiciona el crecimiento de otros factores. Por ejemplo, el aumento demográfico conlleva un aumento de viviendas, lo que a su vez implica un aumento en los soportes funcionales urbanos. Como consecuencia: el aumento de la población puede reducir el equilibrio entre la oferta de recursos y la satisfacción de necesidades; o, el crecimiento



inmobiliario reduce el suelo disponible para situar nuevas locaciones residenciales, y amplía la complejidad y el costo de las infraestructuras que soportan la residencia y el trabajo.

La exploración del crecimiento territorial como un constructo social, impone la necesidad de clarificar su comprensión. Ello se relaciona con la distinción entre el crecimiento de facto y el crecimiento programado. El primero es foco de los “estudios urbanos”, cuyos resultados permiten comprender mejor los factores intervinientes y las conductas individuales o de interacción que rigen las transformaciones del espacio urbano; mientras que el segundo, al tratarse de un crecimiento dirigido por objetivos declarados con aspiraciones presuntamente colectivas, utiliza el conocimiento generado por los estudios urbanos, y lo aplica en un lugar concreto organizado en acciones secuenciales, deliberadas y planificadas que benefician al conjunto social, constituyéndose así en el objeto del “planeamiento Territorial” (Batty, 2022).

Este crecimiento está determinado por los paradigmas ideológicos que se traducen en objetivos de desarrollo de la planificación, y en estrategias de ocupación territorial. Las configuraciones del colonialismo español en la ciudad latinoamericana, concentrando las prestaciones

urbanas y las residencias de los notables alrededor de la plaza principal y segregadas en función de las adhesiones a las instituciones reales, son la expresión de un cristianismo evangelizador, y de la creencia de su superioridad cultural. La fragmentación urbana de hoy es resultado de la segregación socio-residencial, que agrupa suelos y oportunidades, según la renta y la competencia por el espacio, bajo el principio de libertad económica del capitalismo.

Como vemos los propósitos, individuales o colectivos, se concretan en acciones que se manifiestan en el espacio, modificando las configuraciones físicas originales (territorializándose). Este proceso implica comprender las relaciones y tensiones entre los propósitos colectivizados, los individuos que los proclaman o influyen en su colectivización; las acciones emprendidas para asegurar su materialización; y, los efectos sociales de la reconfiguración del espacio. Requiere una comprensión integral que involucre observar la realidad, analizar lo observado para interpretar esa realidad, y aplicar un juicio crítico que valide dicha interpretación.

En cambio, el planeamiento (planning) retoma las interpretaciones de la realidad formuladas por los estudios urbanos, las evalúa y valida en un lugar específico, dentro de un contexto determinado, en función de unos

propósitos y en el marco de unas reglas o pactos preestablecidos. Se presenta bajo un proceso transformador, fundamentado en la toma de decisiones territorializadas que afectan al conjunto de individuos allí ubicados, para quienes se diseñan y programan las acciones.

Estas decisiones, al concretarse, reconfiguran el espacio, dando lugar a un “nuevo” modelo territorial que puede expandirse, aumentando su tamaño o densidad; o reportando un aumento de la riqueza, el patrimonio y las capacidades de sus residentes, entre otros aspectos (Batty, 2022).

El proceso de toma de decisiones territorializadas supone un ejercicio de racionalidad técnica que implica revisar las informaciones que dan cuenta del estado de cosas; un estudio o diagnóstico que, además de validar dicha explicación conforme a la producción teórica de los estudios urbanos, permite identificar las condiciones que se consideran indeseables desde la perspectiva de quien ha hecho la observación o de quienes la interpretan. Por lo tanto, eliminar lo indeseable, propiciar lo deseable, y decidir qué ha de cambiar, son objeto de decisión, con ello, de planeación.

En la práctica, el límite entre estas dos formas de intervención es difuso. Para los estudios urbanos, esto

podría implicar la lectura de los resultados del planeamiento, que incluyen las transformaciones al espacio territorial, y las decisiones que las orientan, para generar explicaciones más detalladas sobre cómo las sociedades expresan espacialmente sus concepciones del mundo, adaptan ese espacio a sus proyectos de vida individuales y colectivos, y configuran sus modelos territoriales. El Planeamiento, por su parte, interpreta los resultados de los Estudios Urbanos, para propiciar las transformaciones que conduzcan a algunos modelos territoriales que permitan concretar los proyectos de vida individuales y colectivos de la población local.

Sin embargo, los proyectos de vida individuales suelen entrar en conflicto al pretender unificarlos en un proyecto social, el cual aglutine las interpretaciones de la realidad que hacemos, así como los idearios de transformación en un Modelo de Ocupación Territorial (MOT). Este modelo refleja la configuración que adopta un territorio, al dar cuenta de los propósitos delineados por el o los actores que lo intervienen: algunos objetos (Geocampos y Sistemas) que se distribuyen en el espacio a la luz de ciertas explicaciones (teorías) que vinculan unos objetivos de desarrollo territorial, con unas cualidades de ocupación y de uso de ese espacio (traza, tamaño, densidad, función, edificabilidad, etc.), como se expresa en la Figura 1.

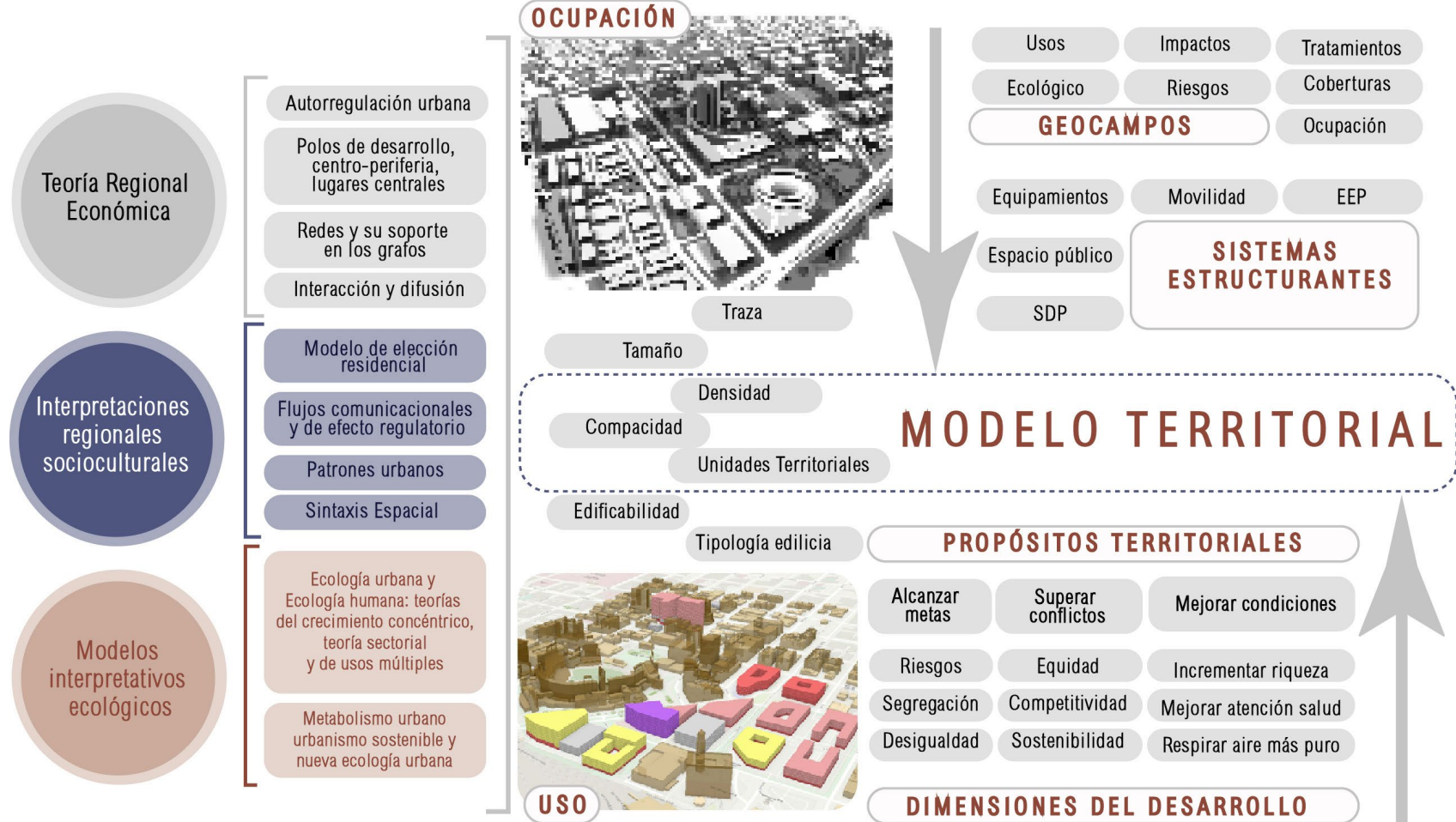


Figura 1. El modelo de Ocupación Territorial. Fuente: elaboración propia.

Un segundo elemento de interpretación está referido a los procesos de formación para la formulación del plan y de aprendizaje del territorio.

Es ya común que, desde los estudios básicos, se intente familiarizar las representaciones de los lugares con mapas, y que esos lugares se caractericen asociados a la localización de la residencia de quien enseña. De esta manera, las asignaturas de Geografía y Cívica se

incorporan para aferrar la identidad y ajustar los comportamientos a unas reglas de convivencia social. Dichos estudios son complementados desde otras asignaturas, teniendo como referencia ese lugar.

En los estudios universitarios, ese aprendizaje se especializa ligado al espacio por las disciplinas que forman al profesional. Así, en la lectura del lugar; el geógrafo, el ecólogo y otras disciplinas agrarias y físicas, observan,

caracterizan y evalúan los lugares para señalar las potencialidades, limitaciones y riesgos de sus encargos; otras disciplinas reconocen, en los productos de un lugar, las sociedades que los producen, o explican con sus comportamientos y acciones los ámbitos espaciales que pueden aprovechar para adaptar el espacio a sus proyectos de vida. En él, ingenieros y arquitectos reconocen las condiciones del lugar donde realizarán su obra: la capacidad de carga, la aptitud y vulnerabilidad del medio físico para urbanizar un territorio, y con ese conocimiento diseñan sus productos profesionales, dotándolos de cualidades para que funcione o simbolice, y se construya conforme a lo esperado (López Lara et al., 2022).

En la enseñanza del planeamiento territorial, se espera que todas esas lecturas dispersas disciplinariamente se integren, para producir ámbitos territoriales que respondan a los propósitos definidos a través del conjunto de estrategias diseñadas. Lo anterior, implica los procesos conducentes a fortalecer competencias en:

1. La integración de saberes para el conocimiento del lugar.
2. La declaración de los propósitos.
3. El diseño de las estrategias y secuenciación de las acciones para lograr dichos propósitos (la mediación entre las estrategias y la materialización).

4. El diseño de los instrumentos y del modelo de producción (la mediación entre las estrategias y la materialización).

5. La propuesta de crecimiento (el modelo de ocupación / ordenamiento).

6. Las técnicas administrativas y de gestión de proyectos tendientes a materializar las decisiones del Plan.

## Métodos

Tres ejes definen entonces la formación frente al crecimiento urbano, y se vinculan al TAOT. El primero se refiere al Modelo de Ocupación Territorial y la instrumentación que permita materializarlo; el segundo, al proceso metodológico que define los pasos para generar dicho modelo y asegurar su ejecución; y, el tercero, alude a la interacción entre los grupos que influyen o toman las decisiones.

El Modelo de Ocupación Territorial recoge las enseñanzas de los estudios urbanos para conferir cualidades espaciales que facilitan alcanzar los objetivos de desarrollo local. Luego, además de la declaración de los propósitos y de cierto conocimiento del lugar, se requiere del conocimiento de los elementos que componen y estructuran la ciudad, y de las correspondencias configuracionales

del modelo con algunas teorías de los estudios urbanos. Así, el Modelo de Ocupación Territorial es resultado de un proceso de racionalidad técnica, que se alimenta permanentemente del conocimiento del crecimiento de las ciudades.

Con el objetivo de comprender las principales preocupaciones o temáticas abordadas desde los estudios y el planeamiento urbano y regional, se identificaron los temas más recurrentes en la actualidad. Para ello, se realizó un análisis bibliométrico de los artículos relacionados con el crecimiento urbano, incorporados en la base de Google Scholar, entre mayo de 2022 y mayo de 2023, lo que abarca 292 artículos, categorizados según el problema afrontado, el enfoque conceptual, la metodología utilizada, y la temática.

Las preocupaciones temáticas, ponen de relieve ciertos enfoques que definen la orientación de los modelos de ocupación, ya que nutren los propósitos de cambio, o derivan en una mejor comprensión de las configuraciones urbanas y de los instrumentos o procesos que las materializan. Así, a la pregunta troncal se integran problemáticas secundarias que focalizan las respuestas del MOT. El proceso metodológico que se describe en los siguientes apartados, fundamenta la propuesta pedagógica en un taller, y relaciona los procesos de

formulación con el instrumento de planificación: en este caso, el Plan de Ordenamiento Territorial Municipal (POT). Esto da lugar a incorporar al ejercicio de formulación unas localidades, y a que algunos actores denuncien su problemática, planteen sus demandas, expectativas o propuestas de transformación, y defiendan los intereses locales frente las decisiones de los formadores del plan.

Esto significa la incorporación, en el aula, de condiciones de interacción entre los equipos de formulación de los MOT y los líderes o funcionarios locales, que favorecen la experiencia formativa en condiciones de mayor realismo, y permiten la capacitación de los participantes de las localidades intervenidas. Esto con el fin de procurar una interacción más simétrica con los equipos consultores de sus propios planes. En consecuencia, es con el avance del proceso formativo en el Taller, que podrá evaluarse tanto la interacción entre los equipos formadores de las propuestas de crecimiento en sus modelos de ocupación, como entre estos y los participantes locales.

# La orientación del crecimiento urbano en la propuesta del Taller de Análisis y Ordenamiento Territorial (TAOT)

El resultado de esta propuesta se concreta en la propuesta pedagógica del “Taller de Análisis y Ordenamiento Territorial (TAOT)”, y en los ejes descritos en el apartado anterior: una propuesta metodológica, unos modelos de crecimiento urbano generados con dicha metodología formulados en el marco de un POT municipal, y unos procesos de interacción entre actores.

El Taller de Análisis y Ordenamiento Territorial (TAOT). Una respuesta de la Academia a la interacción asimétrica entre Firmas Consultoras y Gobierno local

Debido a la complejidad de la formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial, es excepcional que una Alcaldía emprenda exclusivamente, con sus funcionarios, la elaboración de estos planes; lo común es que se contraten firmas consultoras para asistirles en esta tarea.

La formulación de estos planes se caracteriza por unos contenidos crecientemente reglamentados por la nación, por unas relaciones asimétricas y comunicaciones eruditas en contacto con las comunidades locales, y (como

todas las actividades contractuales), ligadas a unas prácticas clientelares. El perfil de las firmas consultoras, aunque variado, se podría resumir en:

- Firmas con sólidas capacidades técnicas y vasta experiencia, una estructura organizacional con un nivel directivo y un equipo operativo multidisciplinario definido para cada proyecto, en ajuste a los términos de referencia y a las especificidades temáticas locales.
- Agregación de experticias temáticas, vinculadas por un agente que direcciona el proyecto y posee amplias relaciones con el gobierno municipal que solicita el servicio, y para el cual se asocian contractualmente a través de uniones temporales con sus equipos, consiguiendo las complementariedades temáticas necesarias.
- Firmas con fines sociales disímiles, que adecuan su personal, o subcontratan servicios profesionales limitados a dar cuenta de los entregables del contrato.

Pero un Plan de Ordenamiento requiere de un razonamiento técnico en cada componente temático tratado, por lo cual se requiere el concurso de varios perfiles (arquitectos, urbanistas, geógrafos, ingenieros, agrólogos, administradores públicos, economistas, abogados,

entre otros), para unos fines que desbordan los alcances meramente disciplinares y, por lo tanto, implican una coordinación que permita el ensamble de los aportes de cada disciplina para determinar la gravedad, cronicidad y priorización de los problemas reportados que requieren atención, los objetivos y metas territoriales a lograr con el Plan, las estrategias y decisiones que configuran la propuesta de ordenamiento en un modelo territorial, y los instrumentos que facilitan o posibilitan su financiación, ejecución y, en últimas, su materialización (Moreno et al., 2016).

Por ejemplo, las decisiones de crecimiento urbano comprometen a los profesionales que participan en la gestión de riesgo, en la delimitación de suelos que garantizan la seguridad alimentaria y el afianzamiento de vocaciones económicas locales, a quienes proponen medidas de protección o restauración para garantizar la suficiencia de servicios ambientales y, por supuesto, a los profesionales que participan en hacer corresponder, como proponen Navas Carrillo et al. (2023), los incrementos poblacionales con la suficiencia de los suelos, viviendas, e infraestructuras necesarias para soportar el crecimiento. Pero, por otra parte, implica una coordinación entre los consultores del Plan de Ordenamiento Territorial y los funcionarios municipales, pues se trata de una propuesta de gobierno: una interacción limitada a la entrega,

por parte del municipio, de las informaciones y estudios bajo su custodia para formular el Plan; a la programación de las convocatorias, reuniones y talleres con las comunidades y los actores locales; a la vigilancia sobre los avances contractuales pactados, a la incorporación de las directrices del gobierno local acerca de algunas de las decisiones del Plan, y a la provisión de la sustentación técnica y política de los avances y decisiones del plan ante las autoridades ambientales, las comunidades y sus representantes que adoptan el Plan.

Se puede afirmar que, en la medida que se reduce la capacidad empresarial, se amplía el riesgo de culminar el proceso contractual; es decir, el peligro de consolidar la propuesta de Plan en un Acuerdo Municipal, como advierte Brito (2018), al entregar un Plan incompleto, insuficientemente desarrollado o consensuado, para asegurar la materialización del modelo territorial propuesto.

Y al mismo tiempo podemos decir que, en la medida que se reduce la capacidad empresarial, se horizontaliza la interacción con las comunidades (McAllum, 2016). Esto es debido a una mayor familiaridad entre los actores locales y los directivos empresariales, quienes fungen a su vez como miembros del equipo de trabajo de la firma consultora, y con quienes suelen compartir algunos intereses. En tanto, los directores de organizaciones



empresariales jerárquicas se suelen relacionar, y tomar las decisiones con sus contratantes públicos y, en ese escenario, sus equipos operativos las formalizan técnicamente para, finalmente, socializarlas con las comunidades.

Ante ese panorama, la Fundación Universidad de América ha diseñado el Curso-Taller de Análisis y Ordenamiento Territorial (TAOT), con el objetivo de familiarizar a los estudiantes de sus programas de Maestría y Especialización en Planeación Territorial, con el ejercicio profesional al que se enfrentan los consultores en la interacción con los funcionarios locales.

Cada cohorte de este curso invita a un municipio a vincularse a la propuesta. Se otorgan algunos cupos a funcionarios y líderes de la comunidad, para que participen en las clases programadas en la formulación del modelo territorial. De esta manera, fortalecen su conocimiento y habilidades para interactuar en los procesos de ordenamiento, e identifican y enfrentan las decisiones contrarias a los intereses locales, para legitimar las idóneas.

El Municipio recibe los resultados y propuestas territoriales formuladas en conjunto por los estudiantes, funcionarios y líderes participantes en el taller, a quienes la Universidad de América certifica. Por su parte, las

Alcaldías proporcionan la información necesaria para el desarrollo del Taller, validan la problemática abordada y las soluciones planteadas, y convocan a actores locales a la presentación de los resultados del Taller en el municipio, con lo cual termina el ejercicio académico.

Una primera evaluación les permite a los municipios contar con unas visiones alternativas, pero sobre todo complementarias a las decisiones de crecimiento que han o están decidiendo sus gobiernos (esperamos que con una interacción más calificada con las firmas consultoras). Al tiempo que los estudiantes valoran significativamente esta interacción, al permitirse ver cómo efectivamente cobra sentido la aplicación de las teorías, las técnicas e instrumentos de análisis, en una práctica profesional con sentido de realidad provista por este ejercicio académico.

### La generación e implementación del modelo de crecimiento en el TAOT

Este ejercicio se hace como conclusión del ciclo formativo de los estudiantes, y les permite capacitarse en la formulación técnica de propuestas del planeamiento urbano y regional orientadas a asegurar propuestas de MOT, argumentadas técnicamente viables y en el marco de legalidad. El tema central del



taller es el “Crecimiento Urbano Programado”, y se espera que los estudiantes realicen un ejercicio académico de modelamiento territorial, para proponer escenarios prospectivos de crecimiento de la ciudad que enfaticen alguna problemática subsidiaria.

Metodológicamente, el taller se desarrolla en tres fases. Una primera registra el estado actual y la evolución de la problemática analizada que incide en el crecimiento urbano, pero además elabora un escenario posible para su manejo, a través de un ejercicio prospectivo que permite definir el marco estratégico del plan. En una segunda fase, se precisan y territorializan las estrategias que configuran el modelo territorial propuesto. Esto incluye el dimensionamiento y definición de las “vías” de crecimiento, su delimitación y manejo (con indicación de proyectos estructurantes y aprovechamientos urbanísticos a partir de una serie de análisis). En una última fase se evalúa la viabilidad técnica y económica del modelo propuesto, y se emulan acciones para la legitimación del plan. La propuesta metodológica hace los siguientes aportes:

La conexión entre los procesos de planificación del desarrollo y la planificación física, a través de la incorporación de un ejercicio de prospectiva estratégica, conducen a definir el marco estratégico del plan.

Esto es, una visión derivada de los escenarios deseados pero posibles, y complementada por las visiones históricas locales, algunos objetivos de política, y unas estrategias territorializables que se concretan en proyectos tendientes a asegurar la estructura de soporte, y en regulaciones para garantizar la implementación de las estrategias en el MOT propuesto.

Como se trata de una planeación programada, donde el principal productor de ciudad son los agentes privados, el curso apropia prácticas del proceso de producción inmobiliaria en suelo privado: primero define los suelos urbanizables, segregándolos de los no desarrollables, y luego dimensiona los sistemas estructurantes a partir de regulaciones y estándares urbanísticos, estableciendo el suelo aprovechable o útil para desarrollar los usos lucrativos. Esto se traduce en una operación alineada con las formas planificadas de producción de ciudad.

Este ejercicio también realiza un análisis de consumo de suelo en el horizonte de tiempo del POT Municipal, orientado a superar los déficits de vivienda y de soportes urbanos (de servicios públicos, movilidad, espacio público y equipamientos), y a dimensionar las necesidades del suelo urbanizable requerido. Cubre el déficit proyectado de vivienda en función de las condiciones de ocupación local, y bajo el siguiente orden: 1. Vacancias

en suelo urbanizado; 2. En suelo no urbanizado dentro del perímetro urbano; 3. Con la sustitución de áreas en obsolescencia y deterioro; 4. Con la densificación y el crecimiento vertical; y, finalmente, 5. Con la expansión horizontal incorporando suelos rurales.

Reconoce que el proceso de planeamiento es conflictivo, y que la propuesta del equipo formulador puede legitimarse al persuadir a otros actores con argumentaciones técnico-políticas, como sugieren López Lara et al. (2022) y, por lo tanto, incorpora una negociación de las diferentes propuestas generadas en el curso, para conseguir consensos o ganar gobernabilidad a través de alianzas para asegurar las decisiones de su modelo.

Cada paso del proceso metodológico plantea una serie de preguntas, cuyas respuestas están orientadas a tener en cuenta condiciones sensibles o a resolver cuestiones relevantes. Así, el taller propone una pregunta troncal: ¿cómo debe crecer la ciudad y cómo se asegura que crezca de esa manera?; el diagnóstico plantea resolver varias preguntas por cada dimensión abordada; el análisis prospectivo cuestiona la evolución, cronicidad o incremento en la gravedad de los problemas, y las capacidades locales para superarlos; ocurre lo mismo en cada paso del proceso. Ciudad y ruralidad no se ven como opuestos, sino en términos de complementariedad.

Si bien la pregunta central indaga acerca del crecimiento de la ciudad, no ignora que la ruralidad soporta el desarrollo de las ciudades. Por ello, articula un modelo municipal, incluso regional, al sistema de asentamientos urbanos, asignándole un papel a la ciudad en función de las propuestas productivas y de las apuestas estratégicas del campo. No obstante, este es un ejercicio que requiere consultar los avances en los campos del conocimiento disciplinar, para incorporarlos de acuerdo con su relevancia. La revisión de los artículos, reseñada en el apartado de Métodos, generó los siguientes resultados:

En primer lugar, se clasificaron según su naturaleza, distinguiendo, entre aquellos de carácter más teórico, los centrados en estudios o con un enfoque más práctico y finalmente, aquellos que combinaban características de ambos. En segundo lugar, se analizaron los enfoques temáticos recurrentes presentes en el catálogo bibliográfico, identificando los principales abordajes de cada escrito, ya sea en aspectos urbanos, espaciales, ambientales, económicos, de gestión, o políticos, entre otros.

Posteriormente, se evaluó la metodología predominante empleada en cada fuente, dividiéndolas principalmente en estudios de caso, análisis de datos, análisis de imágenes, análisis bibliográfico o de literatura, así como ejercicios de modelación prospectiva

CONDICIÓN ANALIZADA	DESCRIPCIÓN	NÚMERO	%
TIPO DE ARTÍCULO	Principalmente Teórico	55	19.00%
	Principalmente Práctico	195	67.00%
	Teórico + Práctico	42	14.00%
FOCO TEMÁTICO PRINCIPAL	Urbano / Espacial	166	57.00%
	Eco-Urbana / Paisaje	22	8.00%
	Ambiental	55	19.00%
	Social / Político	55	19.00%
	Económico	33	11.00%
MÉTODO (S) EMPLEADO	Estudios de Caso	44	15.00%
	Revisión de Literatura (documental e histórica)	58	20.00%
	Análisis Cuantitativo (estadístico y/o econométrico)	99	34.00%
	Análisis Geoespacial basado en SIG y geoprocésamiento	101	35.00%
	Modelado y simulación	154	53.00%
	Procesos Participativos	3	1.00%
	Análisis Cualitativos etnográficos	4	1.00%

Tabla 1. Artículos por tipo, por foco principal y por metodología empleada. Fuente: elaboración propia.

y/o generación de mapeos o simulaciones. La Tabla 1, muestra el número de artículos y participación de cada categoría de las condiciones analizadas. Como se observa, los focos temáticos proporcionan una visión de los abordajes más relevantes relacionados con el crecimiento urbano, que podrían vincularse al TAOT. La caracterización revela una clara tendencia hacia la producción de artículos centrados en ejercicios, análisis y/o estudios prácticos, enfocados en temáticas urbanas.

Estos estudios se llevan a cabo principalmente apoyados en mapeos, medición de variables para revelar impactos, y el diseño de modelos y simulaciones. Además, se observa que relacionan el crecimiento con la expansión urbana, y priman orientaciones hacia la sostenibilidad. Un panorama que refleja la diversidad y complejidad en los estudios urbanos sobre el crecimiento de las ciudades, a través de:

- Estudios y modelamientos de las dinámicas del crecimiento expansivo, que aplican técnicas variadas para intuir la evolución y tendencias de este tipo de crecimiento, y examinan cómo cambia el entorno físico de las ciudades debido al crecimiento urbano.
- Análisis de los patrones e impulsores de la expansión urbana sobre el suelo rural.

- Análisis de los impactos del crecimiento expansivo sobre el suelo rural, y sobre el cambio climático.
- Investigaciones orientadas a comprender cómo el crecimiento urbano puede ser gestionado de manera sostenible, y a observar la aplicación de las estrategias y políticas utilizadas para planificar el crecimiento de las ciudades, y gestionar su expansión. Igualmente incluye la participación de la comunidad en la toma de decisiones.
- Las dinámicas de transformación del uso del suelo en las periferias urbanas, y las presiones sobre los bordes urbanos.
- Otros temas relevantes, tales como la contribución del crecimiento urbano a la aparición de desigualdades, segregación y gentrificación; su efecto sobre la provisión de servicios esenciales y la infraestructura urbana; y su impacto sobre la generación de empleo y la actividad económica local, entre otros.

## La propuesta pedagógica. El Modelo de Crecimiento y la construcción territorial

Formar o fortalecer las competencias para elaborar y dirigir la elaboración de un plan, implica una reflexión

ofunda sobre varios aspectos cruciales:

- La Episteme del Planeamiento Territorial: evaluar la capacidad de la episteme del planeamiento territorial para asegurar las transformaciones que demandan las sociedades intervenidas.
- Dominio de Enfoques, Métodos y Técnicas de Planeación: poseer un amplio dominio de los enfoques, métodos y técnicas de planeación que permitan abordar la complejidad de los contextos territoriales.
- Instrumental de Análisis y Prospección Territorial: contar con un vasto instrumental de análisis y de prospección para comprender a fondo el territorio en cuestión.
- Conocimiento de Modelos Territoriales y Teorías Subyacentes: conocer los modelos territoriales y las teorías que los respaldan, proporcionando una base teórica sólida para las decisiones de planificación.
- El examen de Instrumentos de Planeamiento y Gestión Territorial: examinar detalladamente los instrumentos o mecanismos de planeamiento y gestión territorial existentes, para seleccionar las mejores opciones.

Hasta la formulación del MOD, muchos profesiona-

les consideran cumplido el cometido para finalizar su plan. Pero sabemos de su insuficiencia para materializarlo. Aunque el plan pueda haber sido concebido de manera rigurosa, ser técnicamente impecable y haberse asegurado de insertarse dentro del marco legal correspondiente, podría desconocer o pasar por alto los propósitos de otros grupos ciudadanos, e ignorar el impacto que las decisiones contenidas en el plan, tiene en ellos, lo que podría hacerlo inoperable. Por otro lado, los esfuerzos requeridos podrían hacer inviables las decisiones del plan. Es decir, las alternativas de producción podrían superar las capacidades locales, ya sea a nivel de la sociedad en su conjunto, o de individuos específicos en términos de costos y/o tecnología.

Esta falta de conocimiento se ilustra claramente en la afirmación de Dobbs et al. (2015) y McAllum (2016), quienes según Garrido (2017, p. 1) sostienen que

hay cuatro aspectos que garantizan una gestión urbana efectiva para hacer frente a la acelerada urbanización de las ciudades de manera exitosa: un horizonte de planificación de 1 a 4 años como mínimo, una fuente de financiamiento que facilite la implementación de los objetivos planeados, una gobernanza eficiente, duradera y confiable que garantice la continuidad del plan y, finalmente, la elaboración de políticas específicas en áreas críticas, en particular aquellas de tipo social.

Todo lo expuesto conlleva la imperiosa necesidad de garantizar tanto el equilibrio financiero, como la adecuación técnica de las propuestas a las capacidades locales.

Este aseguramiento garantiza la viabilidad del plan. Asimismo, es esencial legitimar las decisiones del plan. El proceso implica persuadir a otros para que validen el plan en su totalidad, y lo adopten como propio.

Dicha legitimación conlleva procesos de socialización, negociación, y concertación de las decisiones contempladas en el plan, por lo que además requiere:

- Fortalecimiento de capacidades de integración: capacidades para integrar conocimientos en un plan técnica y financieramente viable, todo ello dentro del marco legal correspondiente.
- Capacidades para legitimar las decisiones: esto implica la capacidad de persuasión, la habilidad para negociar y concertar con diversos actores, asegurando una adopción efectiva y sostenible del plan en la comunidad.

En conjunto, estas consideraciones abarcan una gama completa de habilidades y conocimientos esenciales para llevar a cabo un planeamiento territorial efectivo y sostenible. Y son parte fundamental de la formación

ofrecida en los programas en Planeación Territorial, y de su aplicación en el Taller de Análisis y Ordenamiento Territorial TAOT.

## Conclusiones

Este capítulo resalta el TAOT, y su propuesta metodológica en el marco de formulación de los Planes de Ordenamiento Territorial para atender las necesidades de crecimiento de las ciudades, como un aspecto crucial de la planificación, con implicaciones sobre la satisfacción de necesidades de sus habitantes, la autodeterminación para alcanzar sus propias expectativas de desarrollo, y las capacidades para armonizar sus prácticas productivas y de consumo, con las limitaciones de regeneración de recursos naturales y servicios ambientales.

El Taller de Análisis y Ordenamiento Territorial (TAOT) ofrece una vía metodológica que no solo fortalece las competencias técnicas para la configuración de modelos urbanos, sino que también propone una ruptura con el modelo hegemónico heredado del colonialismo. Al cuestionar la dependencia hacia las potencias globales en la forma de pensar y construir las ciudades, el TAOT sugiere una orientación más autónoma en la planificación territorial, basada en la interdependencia y la

cooperación global, ya que apuesta por un crecimiento urbano planificado que integra unidades territoriales independientemente de sus escalas e interdependientemente de sus capacidades potenciales, y reflexiona de manera particular acerca de la capacidad del Estado para administrar y planificar sus territorios de menor escala, y conectarlos de manera sostenible, competitiva y equitativa con el mundo.

En este sentido, el TAOT actúa como un catalizador para avanzar hacia un modelo de desarrollo urbano que refleja las particularidades locales, sin perder de vista la necesidad de colaborar en un mundo multipolar. Este enfoque busca integrar diversas perspectivas, y formas de conocimiento que permitan a las ciudades crecer de manera sostenible y equitativa, alejándose de las estructuras de poder impuestas por el colonialismo, y acercándose a un urbanismo más horizontal y adaptativo.

El enfoque propuesto por el TAOT está alineado con el avance hacia un mundo multipolar, donde las ciudades se constituyen en nodos de interacción global, pero con capacidad de decidir su propio rumbo en función de sus necesidades y recursos. El taller promueve un planeamiento urbano que no se limita a reproducir modelos de desarrollo estandarizados, sino que busca que, con las intervenciones propuestas, cada ciudad trace

su propio camino, respondiendo a las dinámicas globales desde una posición de igualdad y respeto mutuo. En este contexto, la interacción con actores locales para conferir legitimidad y viabilidad técnica y financiera en las propuestas, es esencial para materializar los modelos territoriales, para que, además de ser más autónomos, estén alineados con los principios de justicia social y cooperación internacional.

De esta manera, el TAOT ofrece una plataforma de formación para que los planificadores urbanos, y con ellos las ciudades, participen activamente en un orden global multipolar, facilitando que las ciudades latinoamericanas puedan desempeñar un rol más activo y relevante, tanto para su entorno local como en los marcos internacionales. En dicha formación, la anticipación, modelado y gestión urbana, revelan su potencial estratégico, ya que no solo anticipan desafíos urbanos y permiten medidas preventivas ante posibles problemas, sino que también se posicionan para una continua adaptación, al ajustar las disposiciones espaciales en los entornos urbanos y sus áreas de influencia, para conseguir resultados en la resiliencia, sostenibilidad, equidad, competitividad y/o habitabilidad, entre otros objetivos.

El TAOT es una iniciativa educativa que enriquece la preparación de los profesionales, aunque abierta a las

comunidades para abordar los desafíos del crecimiento urbano. En un mundo multipolar, el TAOT representa una oportunidad de formación, con una visión que aporta soluciones en un entorno global cada vez más interdependiente, en el cual las decisiones locales pueden claramente tener implicaciones transnacionales.

La implementación del TAOT en los programas de Especialización y Maestría en Planeación Territorial, plantea reflexiones significativas y señala nuevos caminos a la investigación, particularmente en la aplicación de los resultados de las teorías urbanas en los modelos de ocupación territorial para conseguir los objetivos de desarrollo buscados; y, por lo tanto, en la formación de los cuadros formuladores del POT, pues de alguna forma estos resultados son un indicador del potencial transformador de la teoría revisada, de la creatividad de quienes traducen las teorías en objetivos de desarrollo, y la efectividad de los métodos diseñados para alcanzarlos de manera efectiva; pero también de la capacidad transformadora de su aplicación en un instrumento de planeación territorial.

En correspondencia con los tres ejes de esta investigación, estas reflexiones finales, a manera de conclusión, se agrupan en dos categorías principales, cada una de las cuales presenta aspectos cruciales para el

avance científico en el ámbito del crecimiento urbano: Los modelos de crecimiento urbano: la socialización de las propuestas despierta el interés local, al observar alternativas de respuesta que podrían ser incorporadas a los procesos locales. Sin embargo, tratándose de un ejercicio académico, el nivel de las propuestas difiere debido a las condiciones de los dos programas y de la capacidad técnica de los equipos. En algunos casos, los productos requieren de una afinación para perfeccionarse e incorporarse a los instrumentos de gobierno municipales.

La diversidad de modelos y escenarios propuestos en los talleres debe ser respaldada por una validación exhaustiva. Aún no se ha alcanzado una conclusión definitiva sobre la validez de estos modelos, ya que ningún municipio ha incorporado alguna de las propuestas generadas en el taller. La investigación futura debería centrarse en cerrar esta brecha, proporcionando una validación sólida que fortalezca la aplicabilidad de los resultados generados.

No obstante, las propuestas expresan interacciones con el mundo, y esto obliga a reflexiones frente al orden multipolar en orden a reflejar la manera como se aprovechan esas interacciones, y cómo en la medida que se hace atractivo este orden, se hace más autosuficiente, pero a



su vez más complejo. El ejercicio prospectivo reconoce tendencias globales y locales, las cuales, en la formulación del modelo, se convierten en desafíos que han de ser tramitados.

El TAOT del Municipio de Barrancominas, por ejemplo, señalaba lo que el mundo espera de ella y lo que entorpece esa visión global que podría ser aprovechada localmente, pues “la necesidad de protección de la biodiversidad, los servicios ambientales, y el gran sumidero de carbono que constituye la Amazonia Colombiana, tanto como las cadenas de producción y consumo del narcotráfico, se entretajan en este territorio y ligan las capacidades locales a la cooperación internacional y a las perspectivas globales de solución en este municipio”.

El método y los instrumentos de planificación y de enseñanza: la diversidad de perspectivas disciplinares, como la geografía, ecología, ingeniería y arquitectura, se reconoce como esencial para comprender la complejidad del crecimiento urbano. La interdisciplinariedad no solo enriquece la interpretación y caracterización de lugares, sino que amplía el espectro de conocimientos aplicados a la planificación urbana, y fomenta la innovación en soluciones urbanas. La combinación de diversas perspectivas disciplinares, abre la puerta a enfoques más creativos y efectivos para abordar los problemas complejos que

surgen en el crecimiento de las ciudades. El ejercicio concentra sus esfuerzos, no en la profundidad con la cual se abordan los contenidos, sino en el alcance, con el fin de que a partir de la comprensión del territorio no solo se genere una propuesta por parte de cada equipo bajo una orientación programática, que debe negociarse con otros equipos, propuestas y orientaciones en un proceso de legitimación, sino que pueda materializarse en el territorio, dotándola de los instrumentos de gestión y de las posibilidades financieras para que el mercado pueda desarrollarlas.

Las metodologías empleadas en el taller podrían beneficiarse de acercamientos de reconocimiento y estudio de los territorios al inicio, y no únicamente al cierre del taller, ya que proporcionan oportunidades para una mayor aproximación al conocimiento local, así como con una continua integración de nuevos contenidos que den cuenta de los variados enfoques para la comprensión y tratamiento de las soluciones a las problemáticas territoriales identificadas.

Se han introducido algunos cambios en el TAOT, vinculados a la Maestría, para asegurar mayor reflexión frente a la capacidad e idoneidad del POT en los contextos intervenidos, y para lograr avances más significativos en la viabilidad y legitimación de las propuestas.

Los procesos participativos en el plan y en el taller: puede decirse que los funcionarios y líderes terminan adquiriendo una mayor comprensión de las complejidades técnicas y políticas del planeamiento. También podría afirmarse que los estudiantes, como consultores en formación, enfrentan un proceso con resistencias reales en la formulación de sus propuestas por limitaciones en el conocimiento territorial, que sí poseen los líderes y funcionarios, y que mejoran su comprensión frente a las capacidades municipales para resolver eficientemente las dificultades operativas y técnicas de la formulación.

No obstante, es imperativo evaluar el impacto real de los ejercicios académicos de negociación de decisiones de los MOT, y la conformación de alianzas en el proceso de formación de los equipos formuladores y en el fortalecimiento técnico del municipio y de sus líderes, considerando poner a prueba las competencias generadas en la interacción entre los equipos consultores del POT y los funcionarios formados. Además, se destaca la importancia de analizar los posibles escenarios de coordinación de modelos en territorios vecinos, profundizando en la transversalidad regional.

Acerca del impacto en los municipios de los documentos generados y del ejercicio de formación de líderes, sabemos que los actores locales formados como líderes

en ordenamiento ya han participado en la formulación de los POT, pero no conocemos si los resultados y logros de su participación han facilitado su aprobación y adopción. Quedan igualmente indagaciones para un futuro próximo, tales como si los documentos y sus modelos han sido tenidos en cuenta por las comunidades para la formulación de sus POT, y explorar diferencias en las propuestas de MOT cuando se involucran actores locales, en comparación con situaciones donde no se puede contar con su participación.

Finalmente, los paradigmas ideológicos del colonialismo influyen profundamente en la ocupación territorial y en el diseño urbano de las ciudades. Reflejan y sustituyen no solo las prioridades y valores de las potencias, sino que hacen evidente su dominio en las prácticas que configuran ciudades. Por ello, la articulación de la lógica de lo global y local, vinculada a los ejercicios del TAOT, y la incorporación de mecanismos de participación que permitan empoderar a las comunidades locales, así como a la capacidad de negociación entre actores de diferentes niveles y escalas territoriales, se hace necesaria como reacción al poder central y hegemónico, y promueve una integración menos asimétrica de las sociedades locales con el mundo, si sabemos qué pueden esperar ellas de nuestro territorio; y qué podremos también esperar de ellas.



- Ángel, S. (2014). *Planeta de ciudades*. Universidad del Rosario. Biblioteca Digital de Bogotá. <https://www.bibliotecadigitaldebogota.gov.co/resources/2057819/>
- Batty, M. (2022). On economic and urban growth. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 49(9), 2293–2296. <https://doi.org/10.1177/23998083221136851>
- Brito, D. (2018). El riesgo empresarial. *Revista Universidad y Sociedad*, 10(1). [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2218-36202018000100269](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202018000100269)
- Choay, F. (1970). *La règle et le modèle: Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*. Éditions du Seuil.
- Dobbs, R., Manyika, J., y Woetzel, J. (2015). The four global forces breaking all the trends. McKinsey Global Institute.
- Garrido, R. (2017). *Crecimiento y desarrollo de las ciudades*. El Universal, Querétaro, México. <https://www.eluniversalqueretaro.mx/metropoli/27-06-2017/crecimiento-y-desarrollo-de-las-ciudades>
- Glaeser, E. (2011). *Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Penguin Books.
- Hall, P. (1988). *Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Blackwell.
- Harvey, D. (1973). *Social justice and the city*. University of Georgia Press.
- Hernández Ramírez, V. (2007). Colonialidad y poscolonialidad en Europa y América Latina. *Athenea Digital: Revista de Pensamiento e Investigación Social*, (11), 149–160. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53701108>
- Kunstler, J. H. (2018). *The long emergency: Surviving the end of oil, climate change, and other converging catastrophes of the twenty-first century*. Open Road+ Grove/Atlantic
- López Lara, A., Adame Martínez, S., Hernández Castillo, G., y Medina, E. C. (2022). Modelo de evaluación de aptitud territorial para el crecimiento urbano sustentable en la Zona Metropolitana de Toluca. *Nova Scientia*, 14(30), 1–23. <https://doi.org/10.21640/ns.v14i30.3166>
- McAllum, M. (2016). No Ordinary Disruption: The four global forces breaking all the trends, by Richard Dobbs, James Manyika and Jonathan R. Woetzel (PublicAffairs, New York, 2015), pp. vi + 279. *Economic Record*, 92(296), 323–325. <https://doi.org/10.1111/1475-4932.12272>
- Moreno, E., Arimah, B., Otie, R. O., Mbeche-Smith, U., Klen-Amin, A., & Kamiya, M. (2016). *Urbanización y Desarrollo. Futuros emergentes*. Naciones Unidas. Disponible en <http://nua.unhabitat.org/uploads/Reportedelasciudades2016.pdf> [Consulta: 05/07/2018].
- Navas Carrillo, D., Ostos Prieto, F. J., y Rodríguez Lora, J. A. (2023). La política de vivienda en España entre 1939 y 1976: El fenómeno residencial como motor de crecimiento urbano. *HUMAN REVIEW: International Humanities Review*, 18(2), 1–17. <https://doi.org/10.37467/revhuman.v18.4869>

Ciudades medias

# contemporáneas

en México. Reflexiones sobre  
su futuro cultural e histórico a  
partir del COVID-19

Miguel Ángel Cuevas Olascoaga 1

Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de  
Arquitectura, Posgrado, Cuernavaca, Morelos, México.

Norma Angélica Juárez Salomo 2

Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de  
Arquitectura, Posgrado, Cuernavaca, Morelos, México.

Gerardo Gama Hernández 3

Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de  
Arquitectura, Posgrado, Cuernavaca, Morelos, México.

Contemporary Medium-Sized Cities in Mexico.  
Reflections on their cultural and historical future in the wake  
of COVID-19

12





1 Profesor investigador de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México. Doctor en Arquitectura, Diseño y Urbanismo; Maestro en Ciencias de la Arquitectura con especialidad en Conservación de Monumentos. Correo: miguel.cuevas@uaem.mx  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6427-7370>

2 Profesora investigadora de tiempo completo, miembro del SNI. Doctorada en Educación, Innovaciones Pedagógicas, Experiencias Alternativas y Nuevas Tecnologías. UABJO. Máster en Entornos Virtuales de Aprendizaje, Universidad de Panamá-Virtual Educa y en Comunicación Educativa por la UAEM. Licenciada en Ciencias de la Comunicación por la UNAM. Correo: salomo@uaem.mx  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9685-1998>

3 Maestro en Desarrollo Urbano. Doctor en Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Profesor investigador de la UAEM. Miembro del ICOMOS Morelos. Secretario de Extensión Universitaria de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Correo: gerardo.gama@uaem.mx  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8346-7930>

# Resumen

En el primer cuarto del siglo XXI han ocurrido, tanto en el mundo como en el país, catástrofes naturales y problemas graves de salubridad, que a su vez afectan el devenir histórico cultural de las sociedades y su patrimonio. La pérdida de la herencia patrimonial se ha dado principalmente en pueblos y ciudades medias que, debido a su crecimiento desmedido a partir de la década de los años 60, sufrieron evidentes afectaciones en sus características y estructura. Aunado a ello, en los nuevos escenarios geopolíticos se agrupan líneas o tendencias de pensamiento ideológico con impacto en la economía, en la política y en lo sociocultural, primordialmente. Estas nuevas recomposiciones de nuevo orden mundial con un puñado de países que componen el llamado grupo BRICS+, invariablemente marcan tendencias de recomposición económica y, por supuesto, de reconfiguración de ciudades con normativas y políticas acordes a su pensamiento económico. Por otra parte, las situaciones de salubridad y de riesgo surgidas por pandemias, junto con los eventos físicos que ha traído el cambio climático, conducen a replantear la organización espacial y planeación urbana del territorio en un corto y mediano plazo, considerando a los vestigios arquitectónicos como elementos identitarios de las sociedades, en las cuales se plasma la historicidad, pero sobre todo la salud integral de todo individuo, considerando la necesidad de proveer recursos socio culturales a una sociedad, acordes “precisamente” con una nueva realidad, donde las ciudades tendrán que recomponerse y adaptarse a nuevas dinámicas de funcionalidad incluyendo, por supuesto, procesos identitarios del territorio, con base en su expresión y recursos de orden primordialmente económicos, sin dejar de lado la importancia de sus recursos patrimoniales.

Palabras clave: seguridad alimentaria, resiliencia, crecimiento urbano.

# Abstract

In the first quarter of the 21st century, both globally and nationally, natural disasters and serious health issues have occurred, which in turn affect the historical and cultural trajectory of societies and their heritage. The loss of heritage has mainly occurred in small towns and medium-sized cities that, due to unchecked growth since the 1960s, have suffered evident damage to their characteristics and structure. Additionally, new geopolitical scenarios are shaped by ideological trends with significant impacts on the economy, politics, and, primarily, sociocultural matters. These new global order realignments, driven by a handful of countries that comprise the so-called BRICS+ group, inevitably set trends for economic restructuring and, of course, the reconfiguration of cities with regulations and policies aligned with their economic thinking. Furthermore, health and risk situations arising from pandemics, along with the physical events brought about by climate change, lead to reconsidering spatial organization and urban planning in the short and medium term. This is done with the understanding that architectural vestiges serve as identity markers for societies, which reflect their historicity, but above all, the integral health of every individual. It is necessary to provide sociocultural resources to a society in line with a “new reality,” where cities will need to reorganize and adapt to new functional dynamics, including, of course, identity processes of the territory based on its expression and resources, primarily of an economic nature, without neglecting the importance of its heritage assets.

Keywords: food security, resilience, urban growth.

Este capítulo centra su atención en torno a reflexiones sobre la sociedad y su herencia cultural, en un sentido exponencial de crecimiento demográfico y pérdida de la identidad cultural, con incidencia en una pandemia y otros eventos del cambio climático; con suceso, también, en un flagelo llamado inseguridad dentro de la actual situación mundial. Así pues, inicialmente se parte del planteamiento que realiza una activista preocupada por el funcionamiento de las ciudades y su futuro en el mediano plazo desde la década de los años 60: Jane Jacobs (1961) escribe su obra *Muerte y vida de las grandes ciudades*, en la que critica fehacientemente las políticas urbanas de las grandes ciudades en Norteamérica; sin embargo, esa crítica viene bien y es, en el contexto contemporáneo, pertinente para las reflexiones generales de este capítulo. Jacobs fija una posición bastante acertada a la realidad del siglo XXI; con una visión a futuro, da cuenta de cómo las ciudades desde el punto de partida de aquel entonces (1961), iban a transformarse e incluso a colapsar en un futuro cercano. Esto puede considerarse una base teórica, que considera de igual manera conceptos fundamentales de la calle y la casa en el entorno de ciudad, tal como un urbanismo de interiores (Monteys, 2017), en donde considera a la calle como una habitación en macro espacio por consenso; es decir, una articulación de las partes con el todo.



Durante el primer cuarto del siglo XXI, aparecen en los escenarios de ciudades, teorías derivadas de la organización urbano espacial, con la identificación, delimitación e incluso la clasificación de centros de poder; en este ámbito de ideas reaparece el concepto de policentrismo, como una forma de definir los centros urbanos, organización y perímetros, considerando sus identificables núcleos de poder. A partir del desarrollo de este capítulo, se podrá percibir cómo los distintos núcleos de poder en ciudades medias contienen en sus acciones una sumatoria como fenómeno del policentrismo, sin siquiera llegar a considerar abordar el concepto desde lo teóricamente aplicable por gobiernos locales, como tampoco por atender las disposiciones del nuevo orden económico de grupos políticos, tales como el G-7 y/o el grupo BRICS+; se percibe, puntualmente, que muchas ciudades latinoamericanas se han involucrado en esta dinámica de problemas, precisamente por la naturaleza misma del crecimiento, y no tanto por adoptar teorías de orden mundial.

De hecho, como consecuencia de estos preceptos, es posible concebir que el espacio se da en una visión de igual manera profunda y compleja en la recomposición o descomposición actual de la calle (aun sin los efectos colaterales de una pandemia 2019). De donde

parten lecturas importantes, tanto de usuario como de espectador, en el espacio urbano real y palpable, que servirá en esta reflexión justo para dimensionar el ámbito de transición urbano arquitectónico, en un conjunto con 2 elementos fundamentales: ciudad-casa, y habitación. Para realizar el ejercicio analizaremos al menos 3 ciudades emblemáticas dentro del territorio mexicano. No son las únicas que pueden estudiarse, solo se toman aquí como ejemplos de reflexión.

Es necesario considerar que la esencia humana, en sus pensamientos más básicos del habitar, busca precisamente esto, el hábitat desde el elemento de lo individual a lo colectivo; se puede afirmar que el ser humano es un ser social por naturaleza, y en su mayoría busca el entresijo (léase misterio) en la actividad urbana de la calle, pero de igual manera busca el recogimiento en los íntimos aposentos de su espacio habitable (su vivienda). Para darle coherencia a ello, este ejercicio reflexivo considera, asimismo, el pensamiento de la obra llamada *Eupalinos o el Arquitecto* (Valery, 1991). Obra que recrea el sentido del no solo contemplar la arquitectura, sino del penetrar en ella a través de los sentidos, y entrecruzarla con el planteamiento inicial de una interrogante y su pronta respuesta: qué es la arquitectura realizada por distintos actores



a través del tiempo, sino una herencia cultural que se traduce en patrimonio cultural legado por generaciones anteriores. Se entrelaza entonces el sentido y la influencia del quehacer urbano y arquitectónico, para perfilar el cómo deberían o podrían ser las ciudades en un futuro a mediano plazo con situaciones de catástrofes sanitarias, tal como la reciente pandemia del 2019 a la fecha (respetuosas del entorno, del medio ambiente, del respeto social humano-interacción amable individuo-individuos-individuo).

## Para pensar las ciudades del ayer, del hoy y del mañana

La dinámica y ritmo de vida de las ciudades medias en México han tenido, desde mediados del siglo pasado, un marcado y acelerado crecimiento, migración del campo a las ciudades, la implementación de nuevas tecnologías, y la oportunidad de crecer profesional e intelectualmente. Estos son algunos de los factores que detonaron un sistemático, lento, incluso hasta silencioso pero inexorable crecimiento de nuestras ciudades medias; una ciudad media se mide por su número de habitantes que, en este caso, rebasan los 500,000 habitantes. Analicemos al menos tres como ejemplo; la primera de ellas, la ciudad de Morelia, capital del Estado de Michoacán, una ciudad con un

pasado histórico que deviene desde ancestrales culturas mesoamericanas asentadas en la región mucho antes de la llegada de los españoles, fundada en las primeras disposiciones de urbanismo colonial, y que siglos después tiene declarado su centro histórico como patrimonio cultural de la Humanidad. Considerada la cuna del ideologismo independiente de México, y hoy en día centro de encuentros y expresiones de la cultura, el arte, el cine y la música. Su contexto histórico lo alude el propio municipio, capital del estado.

El pueblo de los matlalzincas se estableció en el valle de Guayangareo durante los siglos XIV o XV, en lo que hoy es Morelia, en un territorio que aparentemente les fue concedido como recompensa por haber participado en la defensa del imperio purépecha durante la invasión de los tecos de Jalisco. En la etapa del virreinato, la ciudad fue fundada por el virrey don Antonio de Mendoza, el 18 de mayo de 1541, con el nombre original de Nueva Ciudad de Michoacán, que cambió a Valladolid en 1578. Pero desde 1828 se llama Morelia en honor a su hijo, don José María Morelos y Pavón, héroe de la Independencia de México (Gobierno municipal de Morelia, Michoacán, 2024).

Entre tanto, su centro histórico, declarado como patrimonio cultural de la humanidad (UNESCO) el 12 de

diciembre de 1991, contiene 1,113 conjuntos arquitectónicos, de los cuales al menos unos 260 son considerados como relevantes en la historia de México. Este complejo abarca 390 hectáreas, distribuidas en 219 manzanas con 15 plazas públicas, que se convierten en remansos agradables para vecinos y visitantes esporádicos y asiduos.

Para el año 1960, la capital contaba con una población de 153,481 habitantes (censo; 1960). Actualmente, varias décadas después, en el mismo territorio, al año 2020, según el Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2005), se contaba con una población de 743,275 habitantes (así se clasifica en el conteo a la capital y sus alrededores, incluyendo la zona metropolitana de Morelia); el crecimiento ha sido exponencial en aproximadamente un 400% en los últimos 60 años, considerando precisamente la zona metropolitana<sup>1</sup>; los impactos de crecimiento en esta magnitud son visibles hoy en día en muchas ciudades medias, incluyendo Morelia: falta de previsión estrategia en la planeación territorial para la administración de infraestructura de la ciudad, saneamiento, agua potable, falta de fuentes de empleo y, por supuesto, un crecimiento desmedido de la inseguridad, aun cuando la ciudad de Morelia busca por todos los medios concebirse a

1 Su zona metropolitana cuenta con 988,704 habitantes (resultados definitivos del XIV Censo de Población y Vivienda, INEGI, 2020).

de Morelia busca por todos los medios concebirse a sí misma como una ciudad de la cultura y las artes, incluso sumando los problemas por los que atravesó durante la crisis de sanidad mundial (Figuras 1, 2 y 3).

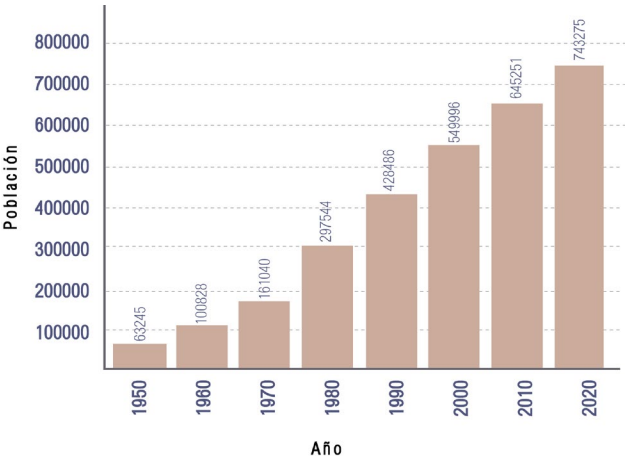


Figura 1. Cuadro estadístico de crecimiento de la población, ciudad de Morelia (CONAPO), de 1950 a 2020; Fuente: diseño de Miguel Ángel Cuevas (MAC), a partir de datos INEGI, 2020.



Figura 2. Plano de la ciudad de Morelia, en la década de los 60, con la traza ortogonal y la delimitación de ciudad en aquella época; población 100,828 hab. Fuente: editado por Miguel Ángel Cuevas (MAC), 2024.

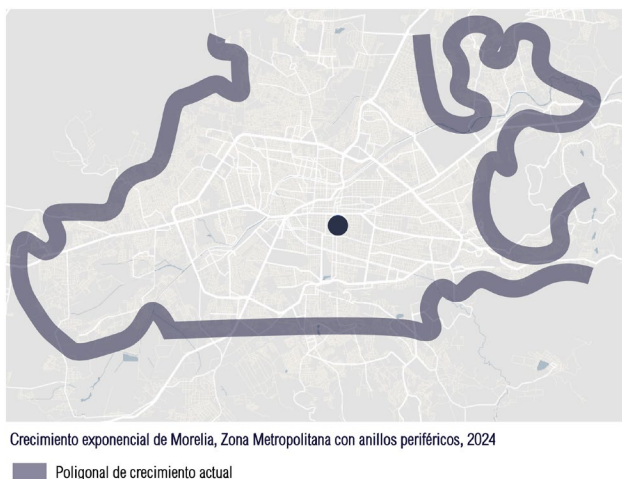


Figura 3. Plano de la Ciudad de Morelia, actualmente, con sistemas de anillos periféricos para desahogar la ciudad; se observa el crecimiento a partir de la poligonal marcada para tal efecto. Población al año 2020: 743,275 habs. Editado en Google Earth por MAC, 2024. Fuente: elaboración propia.

Como segundo caso, se encuentra una ciudad que es considerada como “la joya del bajo”. El histórico pueblo de San Miguel de Allende (Figura 6), en primera instancia fue reconocido dentro del programa pueblos mágicos (2002), etiqueta que fue cambiada en 2008 por su reconocimiento como centro histórico de calidad excepcional, declarado patrimonio de la humanidad por la UNESCO.

Es actualmente uno de los más emblemáticos e históricos poblados por su lucha en la independencia de México, al igual que Morelia; sin embargo, su población inmiscuye a un gran número de habitantes extranjeros

que cambian la perspectiva de expresión cultural, artística e histórica del pueblo; en 1960 tan solo contaba con 14,891 habitantes (CONAPO, 2005); para el año 2005 sumaba 139,297 habitantes. Desde 2005 al 2021, hay un crecimiento muy ralentizado, ya que se estima el conteo en aproximadamente 174,615 habitantes (INEGI, 2020). Pero, hay un dato importante de estimación desde la instancia federal correspondiente, y es que la proyección a 2030 baja el índice de población a 133,958 habitantes, es decir, que año con año a futuro, la tendencia irá a la baja; sin embargo, está dentro de una zona metropolitana que la envuelve y dinamiza de diferente manera a una ciudad pequeña. Estos datos son importantes para la reflexión de ciudades medias con distintos caracteres y circunstancias (Figuras 4, 5 y 6).

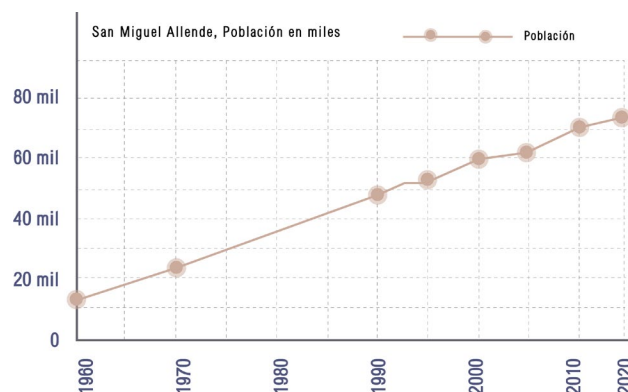


Figura 4. Cuadro estadístico de crecimiento demográfico de la Ciudad de San Miguel de Allende, Guanajuato; diseñado por MAC; a partir de datos CONAPO, 2020. Fuente: elaboración propia.



Figura 5. Plano de la ciudad de San Miguel Allende, en Guanajuato. Su traza ortogonal en las principales calles se desfasa del trazo original, en la medida en que se va expandiendo; esta es una dinámica natural del crecimiento urbano no planificado. Década de los 60, Guanajuato, México. Fuente: elaboración propia MAC, 2024.



Plano de San Miguel de ALLENDE Gto; 2024  
 Polígono de crecimiento actual

Figura 6. Plano de la ciudad de San Miguel Allende en Guanajuato, actualmente. Se delinea la poligonal de su crecimiento desde la década de los 60; principalmente hacia el norponiente de la ciudad, sumando colonias nuevas de la naciente zona metropolitana. Fuente: editado en Google Earth por MAC, 2024.

El tercer caso es la ciudad de Cuernavaca, a pocos kilómetros de la capital del país (Figura 8). Cuernavaca no tiene una declaratoria de Centro Histórico a nivel nacional, se considera zona de monumentos por la catalogación de edificios históricos que realiza y mantiene actualizado el Instituto Nacional de Antropología e Historia del Estado de Morelos (INAH, 1963), en el centro de ciudad; sin embargo, está integrada dentro de una zona metropolitana que abarca al menos los municipios de Emiliano Zapata, Huitzilac, Jiutepec, Temixco, Tepoztlán, Xochitepec, además de Cuernavaca. En 1960, en el territorio urbano que comprendía la ciudad de Cuernavaca, se hablaba de “caserío” en el censo general de población de aquel año, y en este mismo censo se manejaba ya, en consideraciones como zona metropolitana, a los conglomerados urbanos de más de 100,000 habitantes; para ese año la ciudad contaba con 85,620 habitantes.

Durante el año 2021, con el censo realizado, se estimaron alrededor de 378,476 habitantes para la capital (INEGI, 2020), que, junto al área metropolitana, suman un total de 823,149 habitantes; esta cantidad de habitantes provoca situaciones de distinta índole en el sentido de la administración y gestión municipal para los servicios básicos, incluyendo precisamente el sentido de diversidad de actividades de corte cultural e histórico; por consecuencia, se crea una descomposición en la





## Premisas para la reflexión

En cuanto al sistema de funcionamiento de ciudades, Jacobs establecía en aquel tiempo una premisa del entorno de ciudad: seguridad e intimidad, dos elementos fundamentales en cuanto las ciudades medias de las décadas de los cincuenta y los sesenta, las cuales iban creciendo, y contaban con cámaras de seguridad en lugares públicos para monitorear la seguridad de sus ciudadanos en barrios o colonias con altos índices de delincuencia o de actividades que trastornaban la paz y la tranquilidad (Jacobs, 1961); esto inducía e induce aún hoy en día, a privilegiar la seguridad pública por encima de la intimidad personal, con el uso de cámaras video-grabando en todo momento, las cuales inhiben, de cierta manera, la incidencia delincidencial, pero rebasan en todo momento los índices de intimidad personal. Jacobs (1961) promueve que ambos conceptos sean deseables y compatibles en el ámbito de ciudad. Es decir, que la intimidad en el ámbito de la habitabilidad (de la casa), y la actividad en el entorno urbano, no deben ser disociativas. Bajo esta premisa, no debemos fugarnos de la realidad con ambos conceptos, pues son y deben coincidir en las actividades primordiales del ser humano. Debemos encontrar así el cómo coexistir y esto puede darse a partir de la regeneración de espacios verdes, abiertos y con interconexión sociocultural.

La seguridad en las ciudades tiene prevalencia desde el gobierno a la sociedad, sobre acciones para abatir la inseguridad mediante el miedo y la coacción de sus ciudadanos. En el presente, el miedo y la coacción se dan en contextos de sanidad urbana (el COVID-19 y otras enfermedades siguen estando presentes y vigentes) en todas las ciudades del mundo. Ante esto, Jacobs (1961), promueve un modelo de seguridad basado en la confianza entre individuos de un vecindario, en el conocimiento mutuo entre semejantes.

La paradoja hoy en día tiene que ver con una desconfianza desde el ámbito gubernamental en planes o programas incidentales, en dos temas puntuales: a) la seguridad de todos los ciudadanos; y, b) la salubridad. En ambos casos, los índices de incidencia para la actividad propia de una ciudad se mueven por canales de intereses políticos y comerciales; principalmente, en al menos dos años de pandemia se especulaba con el color de semáforo para cohibir o incidir las actividades propias de sus ciudadanos.

Es de suma importancia que un individuo, dentro de una sociedad ligada a su actividad laboral, deba tener actividades culturales, de recreación, de reconocimiento de sus expresiones culturales y de su patrimonio; sin embargo, estas actividades, en el presente, se vuelven

secundarias, pues los índices de actividades prioritarios son el comercio y la dinámica de la política gubernamental y electoral, como se observó en los procesos electorales de 2021 y de 2024, donde en ambos casos (proceso de elecciones en el ámbito local, estatal y federal), para no inhibir el voto de los ciudadanos, el semáforo de contagios fue bajado a niveles de actividad de color amarillo, y en muchas ciudades incluso a color verde. Por supuesto que el color verde es regresar a la normalidad que se tenía hasta antes de una pandemia mundial, hecho que difícilmente se volverá, en adelante, una cotidianidad. Por su parte, en las pasadas elecciones de junio del 2024, no se hizo uso de semáforos de contagio; y no ha sido hasta un mes después en que se

extiende nuevamente el riesgo de contagios por COVID-19, que van en aumento durante julio de 2024 (Figura 10).

El funcionamiento de ciudad debe partir de una colectividad y considerar que, tanto para el civismo o respeto mutuo y el sentimiento de comunidad, no deben generarse entre la población y su gobierno golpes de autoridad y normativa, sino más bien deben lograrse a través de la creación de espacios donde la gente pueda compartir su tiempo y sus pensamientos (Jacobs, 1961). Esto tiene que ver con los niveles de coacción entre el individuo, el colectivo social y el ente gubernamental. En una triada para plantear nuestras reflexiones, consideramos como

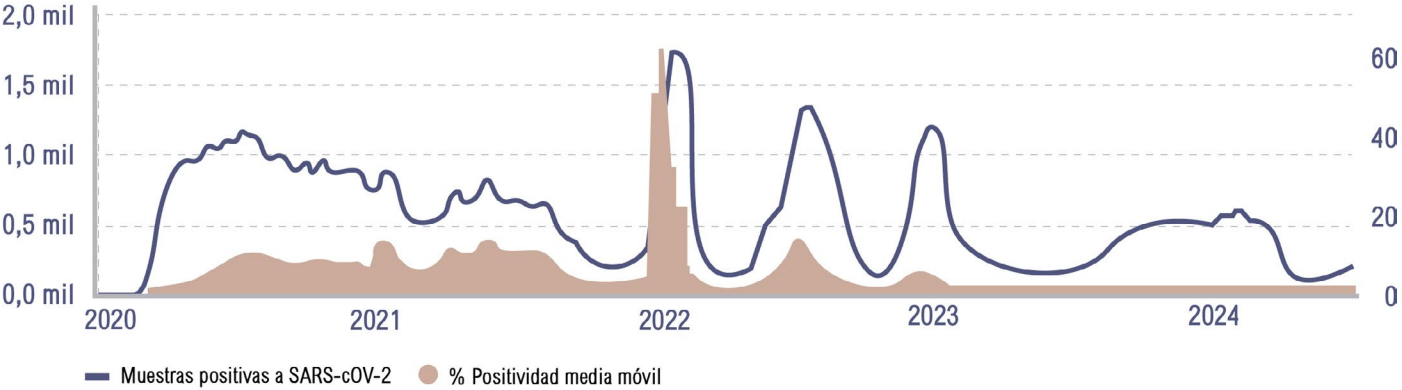


Figura 10. Ilustración sobre el repunte de variantes SARS-CoV-2 hacia mediados del año 2024. Fuente: tomado de Pan American Health Organization (PAHO, 2024). Fuente: elaboración propia.

importantes y decisivas acciones para lo formativo-educativo y legislativo, ligadas a lo colectivo e individual de la sociedad.

Para el caso de Cuernavaca, se ha dispuesto desde el inicio del actual gobierno estatal (2024-2030) de una sistematización del modelo de gobernanza metropolitana sustentable, espacio en el cual participan actores institucionales, tales como cámaras empresariales, organizaciones civiles, universidades públicas entre otros, quienes desde su visión, participan en mesas de trabajo para delinear acciones de mejoramiento urbano, movilidad urbana sustentable, ordenamiento del territorio, así como lograr la vinculación con el Instituto Municipal de Planeación Sustentable de Cuernavaca (IMPLAS).

De esta manera se busca que los actores institucionales y comunitarios coadyuven en el bienestar de la ciudad y se impulse la creación de espacios verdes o al aire libre, tal y como lo estableció en su momento la Organización Mundial de la Salud, para contrarrestar los efectos del COVID-19.

Es preciso remarcar que las ciudades medias en México han crecido desmesuradamente, tanto, que se ha perdi-

do la conexión social, el lazo fraternal y empático para dar paso a un estado de individualismo y hermetismo, incluso entre vecinos de una misma cuadra o manzana; las cuestiones claves de la ciudad, para Jacobs, eran primordialmente la importancia de la relación entre personas con el espacio público, entender la manzana como la unidad básica de la ciudad; y la primacía de la calle como el aglutinador de la vida de los barrios (Jacobs, 1961). De igual manera, esta autora otorga las claves de un espacio público como algo propio, y no como algo que no pertenece a nadie.

San Miguel de Allende ha establecido límites y bordes urbanos para delimitar su casco antiguo o centro histórico y con ello consolidar su modelo de ciudad, o bien, su centro urbano mejor conservado. De esta manera se ha logrado un modelo de centro histórico totalmente peatonalizado, con un gran trabajo de mejoramiento de la imagen urbana, recuperación de las tipologías y nuevo uso de algunos inmuebles históricos, lo cual permite mostrar un modelo de ciudad ordenada y a la vanguardia en la conservación y salvaguardia del patrimonio cultural edificado.

Fuera del casco histórico, el mejoramiento urbano a través de la sustitución de pavimentos y paisaje urbano con vegetación endémica, ha sido bien establecido en la



zona de amortiguamiento de la ciudad, pero hace falta algo más: aglutinar el concepto de comunidad entre los vecinos por manzanas, crear la necesidad de identidad y convivencia, esto puede lograrse a partir de espacios verdes, tales como plazas o parques pequeños, que permitan el encuentro socio cultural.

Un caso similar sucede en la ciudad patrimonio mundial de la UNESCO, Morelia, la cual lleva una gran tradición en lograr un modelo de ciudad a la vanguardia en la conservación de sus monumentos históricos, logrando así, desarrollar plazas públicas, parques, senderos y calles cerradas al tránsito vehicular con el fin de lograr espacios abiertos para la población; sin embargo, aun con estos elementos de mejoramiento urbano, se va perdiendo el sentido de identidad y de apropiación de la herencia cultural y del patrimonio propio de los habitantes de una ciudad, incluso de un sentido de interculturalidad tanto endógena como exógena.

El espacio público es, así, una constante entre un interior de la vivienda, donde se da el contexto del habitar íntimo y el espacio urbano, que es de suma importancia como escenario, en el que no solo es un lugar de tránsito o actividades al aire libre necesarias, sino que entendemos que la calle reúne todas las actividades preponderantes y necesarias en el ser humano; todas a la

vez conviven juntas y son de carácter funcional para la salud de la sociedad (Monteys, 2017). En el contexto del equipamiento urbano de ciudades, usaremos el concepto conocido como “extensiones de la Ciudad”, donde la calle no es solo un escenario polifuncional como elemento espacial, sino que también es un sistema de nodos en donde la calle sirve como extensión hacia el interior de los edificios, de las viviendas mismas a través de los patios frontales, los vestíbulos y las plantas bajas de los edificios, así, atrios, iglesias y terrazas quedan unidos como representantes así de un mismo género (Monteys, 2017).

Este contexto de las extensiones es de considerable importancia para el re-pensamiento de las nuevas ciudades, o bien, para la reorganización urbana espacial de las ciudades medias; no puede concebirse de nueva cuenta que, tras solucionar mediana o completamente el problema de la pandemia, para restablecer los índices de salud se deba seguir contando con el mismo sistema espacial de ciudad que se tenía; tampoco en el rubro de seguridad se cumple cabalmente con la organización de ciudad segura, o bien barrio o colonia, o espacio urbano seguro (aunque todo indica que el sentido de “nueva normalidad”<sup>2</sup> se perdió inmediatamente levantando

2 El uso de “nueva normalidad” se comenzó a usar durante el periodo más crudo de pandemia. Se mencionó intensamente que nuestra vida en ciudades no volvería a ser igual; hoy, a varios años de distancia con el COVID presente, se regresó a la misma dinámica de actividad dentro de las ciudades. No hay intentos mínimos o modificaciones en el espacio urbano que nos indiquen otra cosa.

los códigos de semáforos para inhibir o desinhibir el encuentro social); sobre todo, en espacios abiertos, deben forzosamente considerarse nuevos planteamientos acordes a la dinámica de salubridad y seguridad de cualquier ciudad. Vamos así esbozando los elementos de reflexión para el final de este capítulo.

El último punto de enlace es precisamente la salud física y mental que todo individuo, por derecho, debe tener al constituirse en un núcleo social o colectivo; dentro de ese indicador, es de gran ayuda, por supuesto, el espacio tanto público (ámbito urbano), como el espacio íntimo (el de la propia vivienda).

En los últimos años (2021 y 2022), se ha visto como un flagelo el encierro a causa de la pandemia. Este encierro ha ocasionado problemas físicos y mentales por falta de espacio; en ello fue evidente la falta de encuentro y el aprovechamiento de los distintos espacios, tanto íntimos como propios del urbanismo: la vivienda particular se tuvo que modificar eventualmente, para dar paso a una esencia de casa-oficina, donde el ocio se volvió persistente y tedioso. Anterior a la pandemia, el estar en casa simplemente ocasionaba un ocio placentero; esto es provocado por la falta de desplazamiento interurbano del trabajo a la casa y de la casa al trabajo (con los cambios de ambientes correspondientes), y, por supuesto, con el

disfrute de las extensiones propias de la ciudad, de las que se ha hablado líneas arriba. En el contexto de la sanación espiritual, como daño colateral después de una pandemia con graves problemas de salud colectiva en el ámbito mundial, podríamos afirmar aquello que Sócrates decía en la obra del Eupalinos o el arquitecto; afirmación que puede ser del todo cierta para el ser humano y el territorio urbano y arquitectónico que habita. Hay, por lo tanto, dos artes que encierran al hombre en el hombre, o mejor, que encierran al ser en su obra, y al alma en sus actos y en las reproducciones de sus actos (Ruiz, 2016). Dos artes lo envuelven, de dos maneras, con leyes y voluntades interiores, figuradas en una materia o en otra: la piedra o el aire (Valery, 1991).

Es decir, el hombre se aferra a dos contextos indisolubles para su habitar, por un lado, la piedra, entendiendo a esta como la vivienda propia; y al aire, en el contexto de esa vivienda, que puede ser el espacio urbano de su ciudad. Aunado a ello buscará satisfacer su ocio en la cotidianidad, aunque esta ya no es como hace un par de años; pues la ciudad debe revalorar y transformarse para cumplir las necesidades.

El ser humano debe buscar cómo transformarla o adecuarla a sus necesidades, más bien físicas y mentales en el contexto del espacio y tiempo.

## Reflexiones: el futuro cultural e histórico de nuestras ciudades

Seguridad e intimidad son una premisa fundamental en la ciudad actual; el flagelo de la inseguridad es indistinto en cualquier ciudad o territorio. La vigilancia de la ciudad a través de cámaras digitales estratégicamente situadas, también resulta una invasión de la intimidad, aun cuando se justifica su uso para seguridad de la población. No son resultados alentadores los hechos delictivos en que se aplican la ley y la justicia. La intimidad va del ámbito urbano al ámbito familiar en el interior de la vivienda misma.

Sigue siendo vigente el buscar, bajo el planteamiento teórico de Jacobs, un modelo de seguridad basado en la confianza entre individuos de un vecindario; eso debe ser fundamental, aun cuando la dinámica de ciudad se ha vuelto global: el ritmo acelerado y la desazón en el disfrute de espacios abiertos seguros, deben revertirse para asegurar la confianza entre ciudadanos con su gobierno.

Los espacios donde la gente pueda compartir su tiempo y sus pensamientos, deben ser hoy en día (con los problemas de salud y la distancia entre personas), espacios abiertos rediseñados con cruces de vientos dominantes

que permitan un sistema de aireación del espacio contaminado, con barreras verdes y primordialmente espacios limpios, sin acumulaciones de basura o polvo; deberán ser espacios de encuentro que optimicen la sanitización tanto de personas como de objetos, sin llegar a ser espacios sofisticados ni tampoco categorizados por rango de niveles sociales. Hace una década, para el centro histórico de Cuernavaca se propusieron espacios verdes que revirtieran el sentido de concreto por áreas verdes y permeables, como una medida de ampliar el espacio de encuentro en lugar de la actividad comercial. Seguimos pugnando porque esa sea una salida de salubridad en las ciudades.

El espacio físico debe adaptarse a las necesidades del individuo y del colectivo social; el diseño urbano no debe implantarse a los ciudadanos, porque esto provoca inconsistencias en el mal funcionamiento urbano de la ciudad (el espacio público se adapta a las necesidades o quehaceres del ciudadano). Con las expresiones culturales pasa exactamente lo mismo: las políticas culturales deben adaptarse al individuo y no al revés, es decir, no se deben publicar políticas públicas emanadas desde la óptica o visión gubernamental, sino que deben emanar desde la misma conciencia colectiva del quehacer cultural de los pueblos.

Para el caso de las ciudades medias que han crecido a un ritmo acelerado, se debe regular el crecimiento y migración; puesto que este es un problema complejo que debe invariablemente concebir la mejora de oportunidades por parte del estado desde el lugar de origen en la migración, y en el caso del crecimiento de la población, la ciudad debe planear el cómo regular la ocupación sin buscar la edificación de viviendas en serie y viviendas tipo, que no coadyuvan al sano hábitat de los habitantes; aquí debiera haber acciones en conjunto para no optar por hacer crecer la ciudad, sino el cómo organizarla (de manera que esa organización permita ocupar espacios arquitectónicos, que en el caso de los centros históricos se encuentran muchas veces desocupados).

Es necesario voltear la mirada a ciudades cercanas o poblados, donde el índice de población decrece en lugar de crecer, principalmente a causa de la migración. Estos poblados o ciudades pequeñas deben ser el contrapeso del balance en ciudades medias, sin buscar tampoco en ninguna circunstancia hacerlos crecer con miles de kilómetros cuadrados de concreto. El balance viene en ganar espacios abiertos y verdes, libres de planchas de cemento, ciudades óptimas a partir de concebir un primer tránsito hacia ciudades sustentables, una manera aún oportuna de ganar ciudades sanas en un plan a mediano plazo.

Algunos de los elementos fundamentales en el diseño urbano de ciudades, son precisamente los nodos o extensiones de espacios íntimos de la vivienda a la calle como elementos de transición, primordialmente espacios verdes que permitan el encuentro entre habitantes. Este espacio, además de permitir el encuentro, hará fluir la actividad social, preponderantemente la expresión de interculturalidad de los distintos grupos de personas con diversidad cultural. Un espacio verde en la ciudad tiene sentido si la gente le da vida; si no, se convierte en un espacio vacío que termina por degradarse (Urretaviscaya, 2020).

La salud física y mental conlleva factores de estabilidad integral. La descomposición del tejido urbano podría recomponerse a mediano plazo si se conciben ciudades sanas, ciudades seguras, ciudades con equipamiento urbano y servicios, sistemas integrales de dotación de servicios básicos y, por supuesto, de ocio; esto permite al habitante continuar con su dinámica de aportación a las artes, la ciencia y la cultura, primordialmente buscando ser parte de la herencia cultural de futuras generaciones, se puede bajo estas premisas reflexivas estar medianamente preparados para futuras pandemias globales con impacto local.

## Conclusión

Es necesaria una reflexión en relación a los conceptos de organización y funcionamiento del espacio urbano, pues este no se da y no debe darse por políticas económicas ni geográficas, tampoco por decisiones de organismos económicos agrupados; las ciudades hoy en día son polifuncionales y policulturales: conciben un policentrismo por el fenómeno mismo de su crecimiento y acomodo, que debe manejarse a partir de la experiencia del desarrollo urbano, ligado indiscutiblemente a la política y la economía internacional, sin detrimento de la sanidad humana en las ciudades.

Haciendo un análisis comparativo de estas tres ciudades medias, se pueden reflexionar varios elementos que, aunque cuentan con centros históricos o zonas de monumentos, en el caso exclusivo de Cuernavaca con ejemplos extraordinarios de arquitectura colonial, sus trazas urbanas son totalmente distintas, lo cual impacta los trabajos de mejoramiento del diseño urbano.

Asimismo, sus modelos de conservación urbana son totalmente distintos, pues el origen de los recursos económicos para el mejoramiento de la imagen urbana y su restauración provienen, por ejemplo, para el caso de Morelia, de una política pública estatal y fede-

ral de reconocimiento por ser patrimonio mundial de la UNESCO. Para el caso de San Miguel de Allende, los inmuebles históricos son mayormente propiedad privada y los propietarios son, en muchos casos, americanos y canadienses y, para el caso de Cuernavaca, aunque su proceso de fachadismo y mejoramiento de la imagen urbana inició hace ya 30 años, aún presenta diversas fallas, pues no ha existido una continuidad gubernamental en los trabajos de obra pública ni tampoco una política pública que pueda inyectar recursos para su conservación, lo que ha originado una grave pérdida del patrimonio edificado; sin embargo, este último ejemplo es el que presenta una mejor calidad en cuanto a clima y áreas verdes, pues al encontrarse entre barrancas, estos elementos ayudan a mitigar los efectos del cambio climático, así como futuras pandemias, no obstante, presenta también retos pues las descargas de aguas contaminadas de las viviendas van directamente a los ríos y barrancas.

De igual forma, en este análisis comparativo, las tres ciudades son referentes de ciudades turísticas y su cercanía con la Ciudad de México, las hace mayormente atractivas para pasar fines de semana, tal y como lo demuestran los observatorios turísticos y el DATATUR del gobierno federal, así como la Cuenta Satélite de Turismo; sin embargo, la ciudad que presenta una oferta turística

más ordenada y planificada, así como el mayor número de productos turísticos es Morelia, por su consistente trabajo de planeación urbana.

De todo lo anterior, tanto de las premisas como de las reflexiones finales, consideramos un hecho fundamental e indispensable para reconceptualizar la ciudad, la arquitectura y por supuesto la salud física y mental del ser humano, así como la aplicación de estrategias basadas en la educación del habitante de todas las edades, de las ciudades. La educación es básica, y se plantea también en tres niveles de acción, que proponemos a continuación:

La acción formativa: esta acción parte de una educación cívica, histórica y cultural desde el núcleo familiar, al que llamamos formativo desde este capítulo, porque consideramos que involucra la formación, desde el espacio íntimo y privado, con los padres, los abuelos, y demás familiares con valores propios de cada familia; esto permite, a futuro, corregir esa percepción errónea de que tanto la cultura como la historia no son indispensables en la formación integral de un individuo, pues la familia debe trabajar con ahínco en los más nuevos integrantes de la familia a través de un compromiso colectivo y con anuencia de todos. La acción educativa: esta acción parte desde el núcleo escolar en todos y cada uno de los niveles de formación educativa; con

esta acción, al individuo se le muestra la importancia de la cultura y la historia, el devenir de la herencia cultural y el patrimonio propio de los pueblos; en el trabajo de educar bajo bases y planteamientos teóricos concretos y existentes, el individuo reconocerá ese soporte que le permita cohesionar una identidad cultural que busque ser transmitida a través de generaciones; este debe, por supuesto, ser un trabajo a conciencia, con capacitaciones de los docentes de todos los niveles, la identidad entre semejantes y, bajo esta premisa, también ante la identidad con su entorno, su ciudad y sus expresiones culturales, con costumbres que se traducen en sistemas de apropiación natural.

La acción legislativa: esta es la última acción, no por ello menos importante, ni tampoco considerable para ser objeto de sanción, sino más bien de regulación y de una búsqueda constante de respeto entre el patrimonio cultural (como herencia de anteriores generaciones) y los habitantes de una ciudad; no importa el número de habitantes, en una ciudad media o pequeña, incluso en una megalópolis, si se trabaja por zonas o territorios; si se consolidan las tres acciones, esta tercera será una acción que busque impactar de manera natural para regular, vigilar preservar y difundir el patrimonio cultural que nos es inherente, considerando tanto la Ley Federal sobre Monumentos y

Zonas Arqueológicas, artísticas e Históricas en México (1972), como las recomendaciones internacionales de la UNESCO y el ICOMOS, que bien pueden convertirse en normas o leyes vigentes para México como país; así, la acción legislativa es fundamental para darle coherencia y prestancia a nuestro gran mosaico cultural, y por supuesto a todo ese bagaje cultural producto de una herencia ancestral que nos toca cuidar y regular.

En la proyección actual de México, es desolador el indicador que no contempla estrategias para la construcción de una ciudad futura bajo el principio regulador que nos imponen el flagelo de la inseguridad y de la salubridad (la pandemia con sus variantes) y sus prescripciones de guardar distancias. Así, como no hay planeación de construcción de ciudad futura, se tiene que ajustar repentinamente la adaptación. La modificación de las ciudades con que contamos en estos momentos emana de la improvisación; si nos planteáramos cómo queremos que sea la ciudad del futuro, esta que tenemos y en la cual vivimos, tendríamos que reflexionar todavía mucho más a profundidad de lo que se ha expresado en este breve capítulo.

No es tarde para reformular y cambiar, o más bien, para revertir esta situación, pues la adaptabilidad forma parte de nuestro devenir histórico y cultural, y esto debe

permitirnos romper con una dinámica que degrada la historia, la cultura y nuestra identidad cultural. Finalmente, solo resta decir que las premisas y las conclusiones anteriores deben asegurarse para poder disfrutar del ocio y de los insumos culturales, para construir la historia del mañana aun con desastres naturales.



- CONAPO. (2005). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México*. Archivo PDF. Recuperado de [http://conapo.gob.mx/publicaciones/dzm2005/anexo\\_dzm.xls](http://conapo.gob.mx/publicaciones/dzm2005/anexo_dzm.xls)
- CONAPO. (2020). *Proyecciones de población México 2020-2070*. <https://datos.gob.mx/dataset/proyecciones-de-la-poblacion-de-mexico-y-de-las-entidades-federativas-2020-2070>
- Gobierno del Municipio de Morelia, Michoacán. (2024). En *Wikipedia, la enciclopedia libre*. 17 de junio 2024. Disponible en [https://es.wikipedia.org/wiki/Historia\\_de\\_Morelia](https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_Morelia) [consultado el 19-07-2024].
- Gobierno del Municipio de Morelia, Secretaría de Turismo. (2019). Página web. Recuperado de [https://www.cultura.gob.mx/turismocultural/destino\\_mes/morelia/index.html](https://www.cultura.gob.mx/turismocultural/destino_mes/morelia/index.html)
- INAH. (1963). *San Miguel de Allende. Guía oficial* (Segunda edición). México, DF.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2005a). *Guanajuato. Población total por municipio según grandes grupos de edad, 2005*. Consultado julio 2024.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2005b). *Michoacán. Población total por municipio según grandes grupos de edad, 2005*. Consultado junio 2024.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2005c). *Morelos. Población total por municipio según grandes grupos de edad, 2005*. Consultado julio 2024.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020a). *División Municipal Guanajuato*.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020b). *División Municipal Michoacán*.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020c). *División Municipal Morelos*.
- INEGI. (2020). *Censo de Población y Vivienda 2020*. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing Libros S. L., España.
- Monteys, X. (2017). *La calle y la casa. Urbanismo de interiores*. Editorial Gustavo Gili; GG. Barcelona, España.
- PAHO – Organización Panamericana de la Salud. (2024). *Informe anual 2024: México*. <https://iris.paho.org/handle/10665.2/68085>
- Ruiz Ortiz, V. H. (2016). *Lenguaje geométrico arquitectónico del espacio y cómputo del tiempo mesoamericano*. Disponible en: <https://intranet.cephcis.unam.mx/formatos/lenguajegeometrico.pdf>
- Secretaría de Desarrollo Social, Consejo Nacional de Población, Instituto de Geografía, Estadística e Informática. (2004). *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México*. México, DF. Recuperado de [https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825010048/702825010048\\_1.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825010048/702825010048_1.pdf)
- Urretaviscaya, N. (2020). *Consolidación del anillo interior de Chillán: densificar a partir del diseño del espacio público* (Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica de Chile). <https://doi.org/10.7764/tesisUC/ARQ/48214>
- Valéry, P. (1991). *Eupalinos o el arquitecto*. Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura. México.



Este libro, constituye una contribución relevante al debate contemporáneo sobre las transformaciones urbanas en América Latina en el contexto del emergente orden mundial multipolar. La obra no solo da cuenta de una transición geopolítica en curso, sino que problematiza sus efectos tangibles e intangibles sobre los territorios urbanos, poniendo en relieve la necesidad de revisar los marcos interpretativos desde los cuales se han comprendido históricamente las ciudades latinoamericanas.

A lo largo de sus capítulos, el libro documenta cómo el reacomodo de poder global expresado en el ascenso de nuevas potencias, la redefinición de alianzas estratégicas y la emergencia de flujos transnacionales de capital, tecnología e información, no opera como una abstracción distante, sino como una fuerza concreta que atraviesa la estructura, el funcionamiento y las dinámicas socioespaciales de las urbes en la región. Las ciudades son, en este escenario, territorios de disputa y resignificación, marcados por profundas tensiones entre la lógica del capital transnacional, las políticas estatales, y las respuestas comunitarias. Uno de los méritos más destacables de esta obra radica en su abordaje multiescalar y multidimensional.

Los estudios de caso presentados revelan que los efectos de la multipolaridad no son homogéneos, ni

lineales, sino profundamente condicionados por la posición estructural de cada ciudad dentro del sistema-mundo, así como por sus trayectorias políticas, institucionales y territoriales. Desde enclaves turísticos globalizadores hasta ciudades intermedias atravesadas por procesos extractivos, el libro ofrece una radiografía de cómo la globalización multipolar se territorializa en formas diferenciadas.

Asimismo, el texto advierte sobre los límites de la planificación urbana contemporánea, al evidenciar su frecuente subordinación a intereses económicos hegemónicos y su incapacidad estructural para resolver los problemas de desigualdad, exclusión y fragmentación que caracterizan a muchas ciudades latinoamericanas. Ante este escenario, se plantea la necesidad de repensar profundamente los enfoques, metodologías y marcos normativos de la planificación, privilegiando una perspectiva más crítica, situada y sensible a las particularidades regionales.

Finalmente, el libro constituye un llamado a la construcción de una teoría urbana latinoamericana propia, capaz de trascender los marcos eurocéntricos y de responder a los desafíos del presente desde una perspectiva decolonial, interdependiente y plural. En este sentido, se reconoce que la región no solo debe analizar los efectos

# CONCLUSIONES

del nuevo orden mundial, sino también posicionarse activamente como sujeto epistémico y político en su configuración.

En conjunto, esta obra no solo aporta insumos empíricos y analíticos de alta relevancia, sino que inaugura un espacio de reflexión colectiva que resulta fundamental para comprender, intervenir y transformar a las ciudades latinoamericanas en el marco de un sistema internacional en redefinición.



