

LAS POLÍTICAS NEOLIBERALES Y LA CIUDAD EN AMÉRICA LATINA

DESAFÍOS TEÓRICOS Y POLÍTICOS

**Pedro Pérez
María Carla Rodríguez**
(compiladores)



INSTITUTO DE INVESTIGACIONES

IIGG | **GINO**
GERMANI

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES - UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

El presente libro contiene una selección de los trabajos presentados en el V Seminario de la Red Latinoamericana de Investigadores sobre Teoría Urbana (RELATEUR), organizado conjuntamente con el Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe (IEALC) y el Instituto de Investigaciones Gino Germani (IIGG) de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires (UBA) (Buenos Aires, 27-30 de julio de 2021)

Pérez, Pedro

Las políticas neoliberales y la ciudad en América Latina :
desafíos teóricos y políticos / Pedro Pérez ; María Carla Rodríguez. -
1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Universidad de Buenos
Aires. Instituto de Investigaciones Gino Germani - UBA, 2022.

Libro digital, PDF - (Seminarios y jornadas)

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-29-1946-1

1. Sociología Urbana. 2. América Latina. I. Rodríguez, María
Carla. II. Título.

CDD 307.76098

Otros descriptores asignados:

Teoría urbana crítica / Procesos urbanos latinoamericanos
/ Financiarización periférica / Urbanización bajo lógicas no
mercantiles / Epistemología y metodología de la investigación
urbana



INSTITUTO DE INVESTIGACIONES

IIGG | **GINO GERMANI**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES - UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

Colección Seminarios y Jornadas

Martín Unzué - Director

Carolina De Volder - Coordinadora del Centro de Documentación e Información

Comité Académico del Instituto de Investigaciones Gino Germani

Rosana Abrutzky - Coordinación técnica

INVESTIGADORES

Titulares

Dr. Pablo Dalle (Director alterno)

Dra. Ana Clara Camarotti

Dra. María Carla Rodríguez

Dr. Jorge Daniel Castro Rubel

Suplentes

Dra. Analía Inés Meo

Dr. Marcelo Raffín

Dra. María Gabriela D'Odorico

Dr. Ricardo Jesús Laleff Ilieff

CLAUSTRO DE AUXILIARES

Titulares

Mag. Rosana Abrutzky

Suplentes

Mag. Vanina Inés Simone

CLAUSTRO DE BECARIOS

Titulares

Lic. María Victoria Imperatore

Lic. Martín Hernán Di Marco

Agustina Trajtemberg

Suplentes

Lic. Luca Zaidan

Lic. Mirna Lucaccini

Lic. Sebastián Lemos

Eduardo Rosende - Corrección de estilo y composición

Silvia Leone - Diseño de tapa

Instituto de Investigaciones Gino Germani

Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires

Pte. J.E. Uriburu 950, 6º piso (C1114AAB), Ciudad de Buenos Aires, Argentina

www.iigg.sociales.uba.ar

ISBN 978-950-29-1888-4



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercialCompartirIgual 4.0 Internacional

ÍNDICE

Introducción. Aportes desde América Latina para una comprensión crítica de los procesos urbanos latinoamericanos <i>María Carla Rodríguez y Pedro Pérez</i>	11
--	----

PARTE I

La reconfiguración de la urbanización en América Latina durante los años de hegemonía neoliberal

1. Perspectivas sobre los procesos del capital y sus efectos urbano-territoriales

Financeirização periférica, neoextrativismo e urbanização dependente na América Latina <i>Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro y Nelson Diniz</i>	25
---	----

La financiarización de las infraestructuras y su impacto en la configuración del territorio <i>Alfonso Valenzuela Aguilera</i>	53
---	----

2. Algunas dimensiones particulares

Inflexão neoliberal, milícias e o controle dos territórios populares: desafios para a teoria urbana crítica na América Latina <i>Orlando Alves dos Santos Junior</i>	79
---	----

De antiguas periferias a áreas pericentrales: reconfiguraciones socioterritoriales en las metrópolis de América Latina. El caso de Restrepo y barrios aledaños en el pericentro sur de Bogotá <i>Thierry Lulle</i>	103
---	-----

Corredores urbanos terciarios: configuración socioterritorial de la zona metropolitana de Cuernavaca, México <i>Blanca Rebeca Ramírez, Carla Filipe Narciso, Lisett Márquez López y Rafael Mora López</i>	137
---	-----

El proceso de neoliberalización en la gestión urbana local y la institucionalización de Convenios Urbanísticos. ¿De la mercantilización a la captura del marco regulatorio urbano? <i>Natalí Peresini</i>	165
--	-----

3. Aristas de la producción de la ciudad desde lógicas no mercantiles

La compleja relación de la urbanización popular con la mercantilización capitalista <i>Pedro Pérez</i>	195
--	-----

Hacia una definición sociológica de la informalidad urbana <i>Julio A. Calderón Cockburn</i>	213
---	-----

La resolución de la necesidad de vivienda en la periferia histórica del Gran Santiago <i>Paula Rodríguez Matta</i>	231
--	-----

Produção comum do espaço: a construção teórica de uma alternativa <i>Renan dos Santos Sampaio</i>	253
---	-----

PARTE II

Reflexiones epistemológicas y metodológicas sobre la producción de objetos de conocimiento en la investigación urbana

División intelectual del trabajo: de la generación del conocimiento al colonialismo académico <i>Blanca Rebeca Ramírez</i>	281
--	-----

Ideologías coloniales, narrativas y percepciones populares
persistentes de otredad etno-racial en las cambiantes dinámicas
de exclusión urbana. Debates y evidencia sobre México, Colombia,
Chile y Argentina
Javier Ruiz-Tagle y Carolina Aguilera..... 305

Circulación de ideas de planificación urbana y de políticas urbanas
en América Latina
Guillermo Jajamovich, Camila Saraiva y Gabriel Silvestre..... 331

Blanca Rebeca Ramírez,¹ Carla Filipe Narciso,² Lisett
Márquez López³ y Rafael Mora López⁴

CORREDORES URBANOS TERCARIOS: CONFIGURACIÓN SOCIOTERRITORIAL DE LA ZONA METROPOLITANA DE CUERNAVACA, MÉXICO

La elaboración de la presente reflexión acerca de una ciudad media del centro de México, tuvo como punto de partida para el análisis teórico-metodológico del comportamiento de la ciudad los corredores terciarios, objetivo del trabajo; esta es una aproximación territorial que nos permitió entender el proceso de crecimiento y su configuración a partir de los agentes, las dimensiones territoriales y las escalas que presentan. La construcción del objeto de estudio se inició a partir de un análisis espacial que tuvo como fuente principal el conocimiento e interpretación de la información para identificar puntos de valor y elementos explicativos fundamentales de la organización de los corredores, para contar con diversos elementos y contrastarlos con las teorías que se utilizan para explicar la organización y evolución de las ciudades.

Se seleccionó, como fuente principal de estudio, el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) correspondientes a los años 2010, 2015 y 2019 (INEGI, 2010, 2015a, 2019a) para el Estado de Morelos, que permitió, a partir de las bases de datos organizadas, identificar las dinámicas urbanas de transformación de la ciudad, sobre

1 Profesora-investigadora del Departamento de Teoría y Análisis de la División de Ciencias y Artes para el Diseño de la UAM-Xochimilco, México.

2 Investigadora del Centro de Investigaciones de Arquitectura, Urbanismo y del Paisaje (CIAUP) de la Universidad Nacional Autónoma de México.

3 Profesora-Investigadora del Departamento de Teoría y Análisis de la División de Ciencias y Artes para el Diseño de la UAM-Xochimilco, México.

4 Ayudante de investigación del Departamento de Teoría y Análisis de la División de Ciencias y Artes para el Diseño de la UAM-Xochimilco, México.

la base de un proceso de rectificación georreferenciada sobre el uso del suelo en tres momentos diferentes. Las bases de datos se sistematizaron con su integración en un Sistema de Información Geográfica (SIG), con el mismo sistema de proyección de coordenadas.

Una vez sistematizadas y organizadas las bases de datos, se hicieron reconocimientos de campo en dos momentos: uno antes del análisis de datos que permitiera identificar a los corredores y sus dimensiones en la ciudad; y el otro después de haber realizado el análisis estadístico, con el objetivo de identificar con precisión los usos del suelo en los corredores y georreferenciar los datos con fines de utilización cartográfica más precisa.

Con este trabajo se proponen las reflexiones teóricas que aquí se presentan y que han permitido reafirmar las tendencias mostradas con mayor precisión y documentación en relación con la explicación del crecimiento y organización urbana de una ciudad media del centro de México que es Cuernavaca, trascendiendo las explicaciones tradicionales de los modelos geométricos o de las centralidades múltiples, a partir de la utilización de la herramienta teórico-metodológica de los corredores terciarios desarrolladas por Pradilla y Pino (2004).

La contribución se organiza de la manera siguiente: en la primera parte, se inicia con un análisis geohistórico y social del desarrollo de la ciudad de Cuernavaca, a partir de su organización en el corredor principal de Av. Morelos desde su fundación en la época colonial. La segunda parte permite argumentar sobre el dinamismo y la superposición de funciones que tienen; en la tercera, la informalidad puede originar, en algunos casos, la aparición de corredores que tienen formas de funcionamiento específicas que han sido poco reconocidas y estudiadas. Se concluye con algunas directrices de corte teórico que profundizan en las virtudes y ventajas que tiene este instrumental para comprender de manera más cabal e integral otras ciudades de México e inclusive de América Latina.

1. ESTRUCTURACIÓN FÍSICO-GEOGRÁFICA E HISTÓRICA DE LOS CORREDORES

Muchas de las explicaciones basadas en modelos sobre la organización de las ciudades en América Latina no visualizan las particularidades geográficas e históricas que definen los procesos y los elementos del crecimiento urbano, reduciendo la explicación de los fenómenos a una sola dimensión y visión que los englobe a todos.

La ciudad de Cuernavaca es un ejemplo de la influencia que tiene su posición geográfica en la configuración de su crecimiento y que poco o nada tiene que ver con los modelos explicativos dominantes; es una ciudad media que forma parte de la región del México central y su

área metropolitana que contaba, en 2015, con 983 365 000 habitantes (INEGI, 2015b). Fue fundada en el siglo XII, por un grupo chichimeca e inicialmente conocida como Cuauhnáhuac, conquistada por los aztecas (Itzcóatl) y gobernada por Moctezuma Ilhuilcamina, el cual hizo de Cuernavaca, desde el siglo XV, su espacio preferido de residencia de descanso por la abundancia de agua y su buen clima. Cuernavaca nunca tuvo un asentamiento indígena importante, pero posterior a la colonia fue también un lugar de recepción de personajes ilustres que visitaban la ciudad, tales como el emperador Maximiliano y su esposa Carlota, quienes se beneficiaban del emplazamiento de Jardín Borda y otros lugares para esparcimiento y recreación.

Para finales del siglo XIX y principios del XX, en México, la hacienda, caracterizada por su actividad mayoritariamente primaria de productos de exportación y por establecer una relación social semi-servil con los peones que en ella trabajaban, se convirtió en la gran unidad económica productiva del país. En Morelos, los asentamientos de haciendas azucareras funcionaron como eje integrador de las poblaciones ligadas al sector agrícola, mismas que, por la abundancia de ríos y manantiales, ofrecían una fertilidad asombrosa, mucho mayor que los terrenos en el norte del país, y con la ventaja de tener el mercado de la Ciudad de México a menos de cien kilómetros de distancia.

Los pueblos y comunidades existentes se integraron con las haciendas que se dedicaron a actividades productivas relacionadas con ellas; en la zona centro-norte de Cuernavaca se destacan tres haciendas por su importancia y que fueran de las primeras en el país: Axomulco —que ahora se conoce como Tlaltenango— (Alva, 2010), la de Amanalco y la de Buenavista; en la zona sur destacan las haciendas de Atlacomulco, que actualmente es un hotel conocido como la ex Hacienda de Cortés, que fuera la segunda en el país, y la de Temixco. Estas dos últimas haciendas se ubican en los municipios colindantes a Cuernavaca que son Jiutepec y Temixco respectivamente y que son parte de lo que ahora se llama la Zona Metropolitana de Cuernavaca, y tuvieron una gran importancia en la organización territorial de la ciudad en el siglo XX.

Durante la colonia, tampoco existió una ciudad como tal, sino que ésta se erigía como un pueblo más del conjunto de asentamientos que se organizaron cercanos al camino que comunicaba la capital de la Nueva España con Acapulco, puerto importante al que llegaba la Nao de China con sus productos para comercializar. A su vez se observa que había una conexión entre la Hacienda de Atlacomulco, al sur de la ahora ciudad, con el ingenio de Axomulco ubicado en el norte, que se vinculaban a través del Camino Real que llegaba a la Ciudad de México. La articulación de ingenios, haciendas, barrios, pueblos e iglesias a lo largo del camino explica la ampliación y consolidación, con el tiempo,

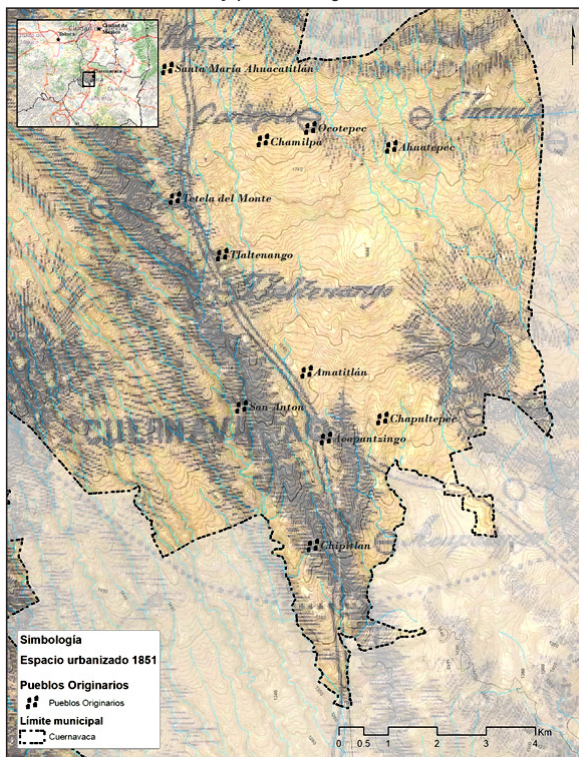
de la actual avenida Morelos que comunicaba estos asentamientos y servía como eje para la comunicación con los pueblos que se encontraban en las cercanías, sobre todo al oriente con Tepoztlán desde la hacienda de Buenavista.

El mapa 1 permite evidenciar que el crecimiento urbano se fue dispersando con el tiempo a partir del camino principal que pasaba por entre los pueblos y las haciendas, y que a su vez se adaptaba a las condiciones topográficas del pie de monte de la Sierra Chichinautzin en donde cruzaba el Camino Real. Por ello, ésta se desarrolló a través de lo que era el camino que conectaba los distintos pueblos y seguía hacia el norte conectando con la Ciudad de México, atravesando parte del centro, fragmentándolo aún más. Este cruce topográfico organizó los asentamientos a partir del sistema de barrancas que organizan los escurrideros de agua en la época de lluvia y los orígenes de los ríos que posteriormente desembocan en la cuenca del río Balsas.

En el periodo previo a la Revolución Mexicana de 1910, la llegada de la línea del ferrocarril a la ciudad jugó un papel importante en la transportación de la producción entre los centros productivos y los de consumo, en su vinculación con la capital del país, pero también en la modernización y transformación de la ciudad. La ubicación de la estación del tren no pudo hacerse en la parte alta donde se cruzaba con el camino principal a Acapulco por cuestiones topográficas; por ese motivo, quedó localizada fuera de lo que fue el Quiosco y el Zócalo, que fueron otras de las innovaciones que se hicieron con Porfirio Díaz en el poder, y quedó asentada en lo que hoy se conoce como los patios de la estación.

Si el centro urbano, desde sus orígenes, no tuvo representaciones precolombinas ni coloniales que permitieran consolidar un centro histórico en el sentido que conocemos en América Latina y en México, fue hasta la inauguración del ferrocarril y las obras de reestructuración del actual zócalo que se empieza a construir lo que hoy se conoce como el centro histórico como un lugar para paseos dominicales y semanales que a su vez se conectaba con el Jardín Borda, con la catedral y con el Palacio de Cortés, donde se asentaba el mercado principal de la ciudad, mismo que fue desplazado hacia el borde del centro y hoy se conoce como el Mercado López Mateos. Estos hitos no constituían una centralidad histórica tradicional en la medida que se encuentran fragmentados en el espacio central y fue hasta el siglo XX, con el crecimiento ampliado de la ciudad, que el centro urbano se fue expandiendo con la connotación de centro histórico como si fuera similar y siguiera el mismo patrón de conformación a los de otras ciudades.

Mapa 1
Camino real 1851 y pueblos originarios de Cuernavaca



Fuente: Elaborado por Rafael Mora con base en el INEGI (2019b), INEGI (s.f.) y Del Moral, T. R. (1851).

Finalizada la Revolución, el reparto agrario iniciado después de 1921, dio origen a cambios estructurales de la organización de Cuernavaca por dos procesos: por un lado, el de reconocimiento, como tierras comunales de los pueblos, a los territorios que no habían sido absorbidos por las haciendas; y por el otro, a la partición de las haciendas para conformar los ejidos (Sánchez, 2006). En un inicio consolidó la agricultura y el desarrollo del Estado a partir de las actividades primarias al insertarse la tierra en la productividad; pero con los años, fundamentalmente a partir de 1970, el crecimiento urbano se impuso en la zona y se inició el proceso de urbanización en tres instancias: la compra-venta de terrenos privados; mediante el crecimiento en tierras comunales que podían ser vendidas a partir del procedimiento de sesión de derecho, o bien por procesos irregulares de compraventa de ejidos que no podían oficialmente ser vendidos.

Pero es a partir de 1940 que la ciudad de Cuernavaca experimenta un rápido crecimiento poblacional y urbano, así como un cambio en su estructura socioeconómica (Gómez y Espinosa, 1992). Es en esta época que surgen las primeras colonias como Vista Hermosa, Tezontepec, Lomas de la Selva, Jiquilpan, Centenario y La Carolina, las cuales, a excepción de esta última, fueron las primeras que se desarrollaron y que propiciaron el establecimiento de los corredores transversales de Río Mayo y San Diego.

Esta orientación se fue reforzando y, a partir de la década de 1950, la ciudad de Cuernavaca experimenta la tasa de crecimiento demográfico más elevada de toda su historia (ver gráfico 1), que va a la par del crecimiento en la extensión de suelo urbanizado⁵ en los años 1960. Debido en parte a la consolidación de varias colonias y fraccionamientos de lujo, a la construcción de la autopista México-Cuernavaca en 1952, la primera del país, se origina el corredor de Domingo Diez-Alta Tensión, en el tramo que va de la glorieta de la Paloma hasta Domingo Diez como parte de la nueva entrada a la ciudad.

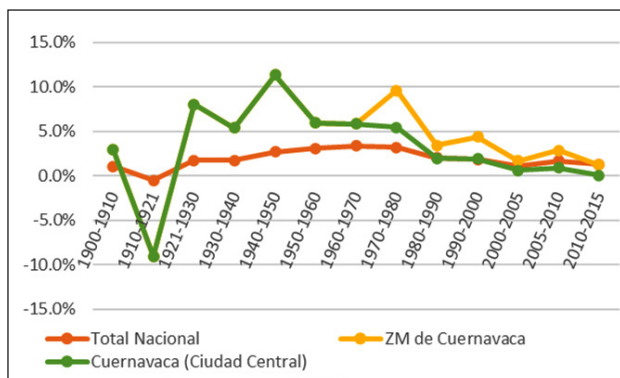
Con el impulso turístico que el régimen de Miguel Alemán le confirió a la ciudad, ésta se consolida como un centro de atracción turística con infraestructura y servicios vinculados al sector terciario e inmobiliario, al iniciar su crecimiento con la construcción de segundas residencias para fines de semana y vacaciones para intereses de las clases burguesas de la Ciudad de México. En los años 1960 el crecimiento se acentúa en relación con la década anterior, surgiendo colonias de clase media alta como Cantarranas y Bellavista, las cuales se establecen en los entornos de las haciendas de Atlacomulco la primera y Tlaltenango la segunda.

El crecimiento urbano estuvo asociado a la movilidad residencial de fin de semana a lo cual se sumó una migración definitiva de tipo laboral iniciada en la década de los años 1970, atraída por la generación de nuevos empleos e inversiones vinculados primero con el sector turístico y posteriormente con el industrial. El proceso progresivo de concentración industrial en diversos municipios del Estado y en específico el asentamiento de Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca (CIVAC). Este proceso se consolidó después del sismo de 1985 con el traslado de actividades de gestión pública federal de la Ciudad de México a la de Cuernavaca, en centros de investigación como la Universidad Nacional Autónoma de México y el Instituto Nacional del Agua y Caminos y Puentes Federales —encargado de la administración de autopistas del

5 Ese crecimiento poblacional solo vuelve a ser comparado en los años de 1980. Pero en términos de la extensión de suelo urbanizado, este vuelve a tener un incremento significativo en los años 2000.

país—, generando un incremento del crecimiento poblacional y territorial desde los años 1980, que originó un gradual proceso de conurbación hacia el norte y sur de la ciudad. Esto se inició por los municipios de Jiutepec y Temixco, y seguido posteriormente al oriente con Cuautla, Ayala y Yecapixtla, formando un continuo urbano y uniéndose con Cuernavaca posteriormente (Delgadillo y Sámano, 2018).

Gráfico 1
Cuernavaca. Tasa media de crecimiento intercensal 1900-2015



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Varios años. Censos y Conteos de Población y Vivienda. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

Actualmente la Zona Metropolitana de Cuernavaca integra los municipios de Cuernavaca, Emiliano Zapata, Huitzilac, Jiutepec, Temixco, Tepoztlán y Xochitepec. Los corredores urbanos originales que atravesaban la ciudad de norte a sur se amplían para integrar a los municipios metropolitanos, sobre todo en el eje de Morelos y en el de Alta Tensión Domingo Díez que contribuyen a la integración de los bordes urbanos con la ciudad.

En México, el modelo de industrialización por sustitución de importaciones que había imperado desde la década de los cuarenta empezó a mostrar su agotamiento a mediados de 1970. Esta fase marcó el tránsito del patrón de intervencionismo estatal al neoliberal mediante la imposición de una política económica de libre mercado, y con ello se dio paso a aspectos como el incremento del sector terciario, la desindustrialización, la asociación transnacional del sector inmobiliario y financiero, la multiplicación de centros comerciales, megaproyectos y edificios cerrados (Pradilla y Márquez, 2005), procesos que se dan claramente ya a finales del siglo XX; en este periodo, el peso específico de la industria en Morelos empezó a disminuir para dar paso a una mayor participación del sector terciario. Como consecuencia de

la crisis de 1995, numerosos establecimientos comenzaron a cerrar; la población ocupada en el sector industrial empezó a refugiarse en empleos creados en el sector comercial y de servicios ligados al sector turístico (Delgadillo y Sámano, 2018; Rosas, 2018).

Cuernavaca acentuó el proceso de crecimiento en la actividad terciaria, debido a que su situación geográfica y las políticas estatales de la década la hicieron atractiva al turismo nacional y, en nueva escala, al internacional. Se reconoce el aumento en la instalación de residencias de fin de semana. El turismo ha sido prioritario para el Estado mexicano desde 1970, cuando empezó a contemplarlo como fuente de ingreso de divisas (Pradilla y Ramírez, 1993). Pero, al mismo tiempo que el sector terciario formal se convirtió en la principal actividad productiva, también se expandió el sector informal, lo que profundizó la polarización de las ciudades (Pérez Negrete, 2002), como en el caso de Cuernavaca. El crecimiento en esta época se extendió hacia el oriente en el corredor que va a Tepoztlán, consolidando el corredor informal que une a los pueblos desde Santa María Ahuacatlán y la carretera federal a la Ciudad de México, Chamilpa, Ocoatepec y Ahuatepec.

Cuadro 2
Criterios para el análisis de los corredores terciarios

Criterios	Elementos para destacar
Condición social del lugar	Clases sociales. Dimensión socioeconómica. Grado de integración con la ciudad.
Fracciones de capital	Formalidad e informalidad de los corredores, relacionado con formas de capital que los definen.
Formas de consumo	Especialización del consumo (restaurante, autopartes, formas de diversión y esparcimiento, centros comerciales).
Estilos de vida	Prácticas cotidianas relacionadas con el consumo o la vida diaria.
Formas de sociabilidad	Encuentro entre iguales. Prácticas de uso y apropiación de los lugares.
Dimensión política	Formas de gestión o de intervención estatal y conflictos o acuerdos con la población.

Fuente: Elaboración propia.

Con estos antecedentes históricos en mente se puede identificar una organización y estructuración de los corredores terciarios en Cuernavaca, mismos que se establecieron a partir de criterios que permitieron ordenar un conjunto de hechos históricos que articulan los diferentes elementos que permitieron el desarrollo de la ciudad. Con eso elementos en mente, que han sido expuestos anteriormente, se identifica cómo el crecimiento de la ciudad fue estableciendo tipologías diferenciadas

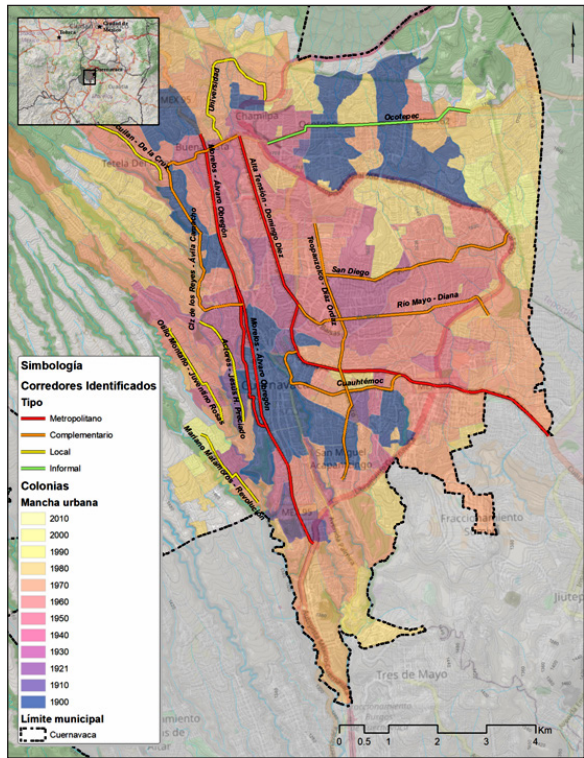
de corredores que sobrepasan las bases teóricas hegemónicas. De esta forma, en Cuernavaca se pudieron identificar ocho corredores que corresponden a una configuración que se puede identificar del siguiente modo: a) corredores terciarios especializados por sector social, lo cual se establece a partir de la diferenciación entre la formalidad y la persistencia de formas tradicionales de producción y consumo que corresponden a prácticas de consumo especializadas por sector social y del patrón de distribución residencial de la ciudad; b) corredores terciarios formales de negocios especializados con una configuración de clase social a través de la manifestación de una oferta de productos de cierto poder adquisitivo alto.

A partir de las dos dimensiones generales identificadas se pudieron a su vez reconocer estructuras más específicas de corredores, que fueron clasificadas en cuatro tipos en la ciudad de Cuernavaca: los metropolitanos que la recorren de norte a sur siguiendo los ejes tradicionales de conformación de la ciudad; los complementarios que se insertan en los anteriores y son o bien paralelos o bien extensiones que se conjuntan con ellos en un continuo dentro de la urbe; los transversales que son aquellos que se orientan en el eje oriente-poniente cruzando o cerrando los anteriores, conformando la estructura urbana; y los que articulan formas tradicionales de producción y consumo, que se erigen como una zona en donde las tradiciones de los pueblos siguen vigentes y son sus usos y costumbres los que definen las formas, los tipos de consumo y la intensidad que tienen en un estilo de vida que dista mucho de ser el impuesto por el desarrollo del capital inmobiliario (mapa 2). Esto coincide con los procesos de transformación urbana a lo largo de la historia que han tenido connotaciones diferenciadas influidas por factores de diversa orden, cuya expresión territorial ha asumido diferentes matices.

Los diferentes procesos sociohistóricos que fueran conformando la estructura territorial de la ciudad de Cuernavaca establecieron una lógica y patrón de crecimiento que en mucho difiere de los estudios sectoriales que perduran en la teoría urbana. El núcleo dominante y estructurador tal y como lo plantea Pradilla y Pino (2004), se dio a partir de la configuración de una red de corredores urbanos terciarios, pero que en el caso estudiado se ha dado a partir de estructuras y formas de vida de intercambio a partir de una condición urbana diferenciada. Los corredores de Morelos (corresponde una parte al Camino Real) y el de Domingo Diez establecen históricamente las conexiones entre el sur y el norte; los demás se han ido configurando a partir del desarrollo de las colonias y que han establecido espacios de consumo y conexión entre ellas y se han ido especializando por ese mismo consumo. Lo que se puede apreciar es que el patrón de crecimiento de la ciudad de Cuernavaca está lejos de seguir los modelos hegemónicos explica-

tivos de crecimiento de las ciudades, y requiere todavía de múltiples esfuerzos interdisciplinarios que permitan avanzar en el conocimiento y explicación.

Mapa 2
Corredores y mancha urbana



Fuente: Elaborado por Rafael Mora con base en el INEGI (2019b), OSM (s.f.), INEGI (s.f.) y INEGI (2010, 2015a, 2019a).

2. DINAMISMO Y SOBREPOSICIÓN DE LOS CORREDORES TERCIARIOS

Como resultado del análisis realizado en los datos del DENUE relacionados con los corredores terciarios de Cuernavaca previamente identificados, se documentó la localización y concentración de unidades económicas en tres momentos diferentes del censo: 2010, 2015 y 2019 para identificar las condiciones de los corredores y las tendencias que seguían en el periodo INEGI (2010, 2015a, 2019a). Esto permitió hacer un comparativo en tiempo reciente de la evolución que presentaban, su dinamismo y organización en el espacio urbano de la ciudad. Algunos datos generales de los corredores dan luz a algunos de los problemas y

tendencias que serán analizadas más adelante y que quedan manifestas en el cuadro 3: diferencias en extensión, en unidades económicas y en la densidad que presentan. De estas tendencias generales se parte para analizar y documentar la terciarización que se ha dado en la ciudad y de las cuales surgen cuatro puntos a discutir sobre el tema.

El primero refiere al proceso de terciarización en donde la urbe se comporta ya como una entidad eminentemente urbana en la cual difícilmente se identifican núcleos agrarios a su interior, a pesar de haber surgido de la integración de pueblos y de zonas ejidales y comunales que la conformaron. Algunos remanentes agrícolas podrían encontrarse como manchas pequeñas en Acapatzingo y cercanas a lo que fue el ejido de Chapultepec, pero aun en las zonas de los pueblos del norte como Ocotepc y Ahuatepec, el comportamiento urbano y la terciarización son ya evidentes. Aunado a ello, el sector industrial, aun en sus pequeños locales, está saliendo de los corredores de la ciudad a partir de dos procesos que deberán ser documentados y probados en profundidad en futuros trabajos: o bien para localizarse en zonas adyacentes de corredores paralelos a los principales, por una selección iniciada por la expulsión a zonas en donde la renta del suelo sea más barata; o bien por un proceso de desindustrialización que parece que es evidente, al igual que en otras ciudades. Para hacer esta comprobación se tendrá que desagregar el tipo, tamaño y giro de la industria en cuestión para analizar su comportamiento y se pueda valorar este proceso sin limitarse al simple análisis del número de unidades económicas dedicadas a este rubro, sino a un seguimiento de los costos de la tierra y de las rentas de locales en los corredores.

Cuadro 3
Datos generales de los corredores, 2019

	Corredor	Km	UE	UE/km
1	Metropolitano: Morelos	11.9	1,449	121.4
2	Metropolitano: Domínguez Díez	10.4	1,576	152.1
3	Calzada de los Reyes	5.7	315	55.3
4	Cuauhtémoc	3.4	542	160.1
5	San Diego	4.2	504	120.4
6	Teopanzolco	5.4	615	113.1
7	Río Mayo - Diana	4.3	474	109.0
8	Ocotepc	4.4	657	149.8

Fuente: Elaboración propia en base en INEGI (2019a).

El comercio se está desplazando también del centro de Cuernavaca y del corredor Domingo Díez hacia su ampliación rumbo a CIVAC y Juitepec en el corredor metropolitano. Esta dispersión de industria y

de comercio fuera de los corredores principales e incluso fuera de la mancha urbana para ubicarse a nivel metropolitano, está generado una intensificación de la ubicación de las unidades económicas en el centro, y en general, en todos los corredores de la ciudad. Con ello, se puede documentar una *especialización* de los corredores hacia la terciarización en servicios y en comercio. Este dinamismo que presentan los comercios y los servicios de la ciudad no es nuevo, sino que presenta una tendencia difícil de documentar cuantitativamente, pero que se puede percibir a lo largo de recorrer los corredores por algunos años y que se relaciona con la actividad recreativa y turística que ha tenido la ciudad en su historia.

Hay un dinamismo particular en cambios de giro que tienen algunos inmuebles destinados al apoyo a los servicios, y que están relacionados con recreación o con venta de alimentos o bebidas que funcionan dependiendo de la época del año o bien solamente en época de vacaciones en que se incrementa la afluencia de visitantes a la ciudad. Esta tendencia se ha percibido tanto en establecimientos formales, que en ocasiones solo abren en estas fechas, pero también en informales que presentan una forma más dinámica de comportarse que las anteriores. Los mismos datos del DENUE muestran que la mayoría de los corredores se especializa en tres rubros: distribución de bienes, servicios residuales y servicios a la recreación. Solo el corredor Morelos reporta contar con un porcentaje importante de unidades económicas destinadas a la función gubernamental, sobre todo porque es el más antiguo e histórico que sirvió de eje al crecimiento de la ciudad y porque es el único que pasa por lo que podría ser considerado el centro de Cuernavaca (ver cuadro 4 y 5).

La homogeneidad con la cual se presentan los datos puede ser engañosa pues se muestra como un agregado de actividades que no necesariamente se comportan de la misma manera en todos los corredores, ya que dependiendo de las condiciones de las clases sociales y formas residenciales diferentes que se presenten, responden a requerimientos de formas de vida que es necesario acotar que sirven para dividir los corredores en sectores y definen el tipo de servicios que se están ofreciendo. Para ello, los corredores que se sobrepusieron al índice de marginación que reportan los mismos datos del INEGI, lo que mostró la existencia de tipos de vivienda y formas de reproducción social que requieren para reproducir su estilo de vida de infraestructura y servicios diferenciados. Es preciso entonces afirmar que, aunque un inmueble se oriente a un servicio —por ejemplo, salón de belleza—, éste no tiene la misma actividad ni las mismas condiciones en el corredor de Río Mayo, que en el de Alta Tensión-Domingo Díez o en el de Ocotepec.

Cuadro 4
Características generales y distribución de unidades económicas, 2019

Agrupación por característica de los sectores	1. Metropolitano : Morelos		Metropolitano : Domínguez Diez		3 Corredor: Calzada de los Reyes		4 Corredor: Cuauhtémoc		5. Corredor: San Diego		6. Corredor: Teopanxolco		7. Corredor: Río Mayo - Diana		8. Corredor: Ocotepéc	
	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%
Transición de bienes (22, 23, 34, 33)	52	3.59%	66	4.49%	2	3.81%	34	6.27%	17	33.7%	33	5.37%	14	2.95%	50	7.6%
Distribución de bienes (43, 46, 48, 49)	544	37.54%	730	46.32%	12	35.56%	97	36.35%	202	40.08%	63	24.68%	91	40.30%	330	50.23%
Operaciones con información (51)	8	0.55%	6	0.38%	1	0.32%	4	0.74%	-	-	2	0.33%	10	2.1%	-	-
Operaciones con activos (52, 53)	89	6.44%	134	8.50%	21	6.67%	18	3.32%	2	2.38%	37	6.02%	46	9.70%	2	183%
Servicios cuyo insumo principal es el conocimiento y la experiencia personal (54, 56)	98	6.76%	79	5.01%	11	5.08%	35	6.46%	23	4.56%	39	6.34%	23	4.85%	44	2.8%
Conocimiento y especialización dirigido principalmente a las personas (61, 62)	144	9.94%	122	7.74%	28	8.89%	106	19.55%	43	8.53%	132	21.46%	55	11.60%	24	3.65%
Servicios relacionados con la recreación (71, 72)	226	5.60%	237	5.04%	61	9.37%	62	14.49%	99	9.64%	113	8.37%	86	8.41%	19	18.1%
Servicios residuales (81)	256	17.47%	170	10.79%	57	8.17%	81	14.94%	105	20.83%	102	6.59%	48	10.3%	105	5.98%
Gobierno (93)	32	2.2%	32	2.03%	7	2.22%	5	0.92%	3	0.6%	4	0.65%	1	0.21%	3	0.46%
Total	1449	100%	1576	100%	315	100.0%	542	100.0%	504	100.0%	615	100.0%	474	100.0%	657	100.0%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2019a).

Cuadro 5
Unidades económicas y distribución porcentual por sector, 2019

Agrupación por sector	1. Metropolitano : Morelos		Metropolitano : Domínguez Díez		3 Corredor: Calzada de los Reyes		4 Corredor: Cuauhtémoc		5 Corredor: San Diego		6 Corredor: Tepepanzotco		7 Corredor: Río Mayo - Diana		8 Corredor: Ocoatepec	
	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%	UE	%
Electricidad, agua, y suministro de gas por ductos al consumidor																
22 final	2	0.4%	6	0.38%	-	-	-	-	1	0.20%	-	-	-	-	1	0.5%
23 Construcción	6	0.4%	0	0.0%	1	0.32%	3	0.55%	3	0.60%	7	1.4%	4	0.84%	3	0.46%
31-33 Industrias manufactureras	44	3.04%	50	3.7%	11	3.49%	31	5.72%	33	2.9%	26	4.23%	0	2.1%	46	7.00%
43 Comercio al por mayor	45	3.1%	78	4.95%	5	1.59%	6	3.32%	0	1.99%	9	1.46%	33	2.74%	23	3.50%
46 Comercio al por menor	489	33.75%	642	40.74%	02	32.38%	74	32.4%	92	38.6%	41	22.93%	178	37.53%	302	44.97%
48-49 Transportes, correos y almacenamiento	0	0.69%	0	0.0%	5	1.59%	5	0.92%	-	-	3	0.49%	-	-	5	0.76%
51 Información en medios masivos	8	0.55%	6	0.38%	1	0.32%	4	0.74%	-	-	2	0.33%	0	2.1%	-	-
52 seguros	74	5.1%	03	6.54%	11	3.49%	44	2.98%	0	1.98%	23	3.74%	30	6.33%	8	1.22%
Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles	5	1.04%	31	1.97%	0	3.7%	4	0.74%	2	0.40%	4	2.28%	6	3.38%	4	0.6%
Servicios profesionales, científicos y técnicos	64	4.42%	46	2.92%	11	3.49%	28	5.7%	6	3.7%	25	4.07%	2	2.53%	5	0.76%
Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación	34	2.35%	33	2.09%	5	1.59%	7	1.29%	7	1.35%	4	2.28%	11	2.32%	9	1.37%
61 Servicios educativos	48	3.3%	34	2.6%	11	3.49%	11	2.03%	6	1.5%	24	3.90%	5	1.05%	4	0.6%
62 social	96	6.63%	88	5.58%	17	5.40%	95	17.3%	37	17.34%	108	17.95%	50	10.5%	20	3.04%
Servicios de salud y asistencia																
Servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros	2	0.83%	28	1.78%	2	0.63%	8	1.48%	2	2.38%	8	1.30%	7	1.48%	6	0.9%
Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas	24	4.77%	209	13.26%	59	18.73%	54	9.96%	87	17.26%	105	17.07%	79	16.7%	113	17.20%
Otros servicios excepto actividades del Gobierno	256	17.67%	170	10.79%	57	18.1%	81	14.44%	105	20.83%	102	16.56%	48	10.6%	105	15.96%
Actividades del Gobierno y organismos interfederales y extraterritoriales	32	2.24%	32	2.03%	7	2.22%	5	0.92%	3	0.60%	4	0.65%	1	0.2%	3	0.46%
Total	449	100%	576	100%	315	100%	542	100%	504	100%	615	100%	474	100%	657	100%

Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI (2019a).

El segundo punto a discutir se refiere a la definición del corredor y a su caracterización en la terciarización. A diferencia de la definición que hace Castells (1999) de los corredores, identificándolos como líneas de flujos tecnológicos, o bien lo que hace Burguess (1973) que define áreas especializadas organizadas en círculos del centro, hay un paso de la concentración lineal a la sobreposición de funciones en inmuebles organizados linealmente, en actividades terciarias tal y como lo menciona Márquez (2012).

A diferencia de lo que se demuestra con algunos corredores de la Zona Metropolitana del Valle de México en donde la especialización se da en la mayoría de los inmuebles que pertenecen al corredor, en Cuernavaca gran parte del comercio y de los servicios que se localizan en los corredores inicialmente fueron viviendas y son ellas las que se transformaron. Algunos inicialmente eran talleres de compostura de automóviles, herrerías o comercios de abarrotes familiares, pero con las viviendas mantenidas en el segundo piso o en su parte posterior; otros mantienen la doble función en la parte baja y dejar la vivienda debido a una construcción realizada posteriormente, siendo pocas las zonas en donde se puede hablar de una especialización total de los inmuebles a excepción del corredor de San Diego. El tipo y forma de alternancia en piso o en altura dependen de la clase social que habita en ellas; con ello, la superposición de funciones que favorece la multidimensionalidad y la pluriactividad, les da una particularidad específica en relación con los corredores que se presentan en las grandes metrópolis.

Como tercer punto, se dice que la centralidad-pluricentrismo que se explica en otras metrópolis o ciudades (Aguilar, 2006; De Mattos, 2006; Carrión, 2000), en donde los corredores parten del centro, histórico generalmente, hacia la periferia urbana, y con el tiempo y la terciarización, han conformado múltiples centros que se organizan a partir de los centros comerciales que han proliferado en la ciudad. Cuernavaca muestra una tendencia contraria por varias razones: primero, históricamente creció a partir de un Camino Real, que no pasa por el zócalo o por un centro histórico que no existe en la ciudad. El centro se fue conformando en varios periodos y por su topografía nunca se pudo articular con la construcción del quiosco construido por el porfirato. La estación de trenes incluso quedó fuera del centro en la parte baja de la ciudad por las alturas y el piedemonte de catedral o del Palacio de Cortés.

Por otro lado, los centros comerciales no tienen una localización central en la ciudad, ya que salvo Plaza Cuernavaca, que está en un lugar de borde del centro histórico y podría considerarse importante para la organización de la ciudad, las más recientes —Plaza Galerías, Averanda y Fórum— se sitúan a lo largo del libramiento de la Ciudad

que es el paso obligado ahora hacia la autopista a Acapulco, constituyéndose como centros de diversión para los turistas de la Ciudad de México o bien a los que pasan para Acapulco (ver mapa 2).

Así, podemos hacer tres afirmaciones sobre este tema:

- En contraposición a lo que Carrión argumenta sobre los momentos de la constitución de los centros históricos en ciudades latinoamericanas, el de Cuernavaca queda como un nodo desarticulado de hitos históricos fragmentados, sin secuencia en su conformación, que no permite que las vialidades principales que conforman los corredores la crucen. Av. Morelos fue dividida en dos para permitir la circulación de automóviles, el resto adquiere otro patrón de localización dentro de la ciudad.
- La topografía de la ciudad y su condición histórica definen esta forma de organización de los corredores en la ciudad.
- Los corredores no se articulan, ni la ciudad se estructura a partir del surgimiento de los centros comerciales en la ciudad, que datan de la primera de finales de la década de 1990 (Celis, 2019; López Levi, 2006; Ramírez Kuri, 1994), sino a partir de *plazas comerciales* pequeñas articuladas a lo largo de los corredores.

Por último, el cuarto punto a la discusión refiere a una tendencia que existe en la ciudad de ubicar ciertos servicios especializados en zonas muy específicas de los corredores que no tienen que ver con su relación con centros comerciales o plazas, pero tampoco generan entre ellas centralidades específicas que puedan ser consideradas como tales. Nos referimos a la localización tradicional de las compañías de automóviles que tradicionalmente tenían dos ubicaciones: Polvorín en la confluencia del corredor Morelos sur con la carretera al inicio de la carretera a Acapulco (antes de que existiera el libramiento) en donde estaban la Ford, Chevrolet y Nissan y la de Morelos norte. En la actualidad estos lugares han expandido su variedad en la oferta de las compañías de automotores y persisten en sus servicios. Sin embargo, las marcas de automóviles de lujo como Audi, Mercedes Benz, Mini Cooper y otras de este rubro no se localizan aquí sino en el corredor de Río Mayo.

Se hace evidente también el surgimiento reciente de centros de atención a la salud como son hospitales, pequeñas clínicas de tratamientos estéticos médicos y laboratorios médicos que ofrecen servicios más baratos que en la Ciudad de México y se ubican en el corredor de Teopanzolco, San Diego y Río Mayo, en donde habitan las clases altas de la ciudad o donde se ubican las dobles residencias de los habitantes de la Ciudad de México. En lugar de llamarlas centros, y para diferen-

ciarlos de los grandes establecimientos y de las plazas comerciales, les hemos llamado *concentraciones diferenciales especializadas* que han proliferado sobre todo en los últimos diez años.

3. ORGANIZACIÓN SOCIOESPACIAL DIFERENCIAL DE LOS CORREDORES

Una de las características que se ha destacado en los tipos y conformación de los corredores terciarios en Cuernavaca es su carácter diferencial y las particularidades que estos presentan. Uno de los más emblemáticos, no solo por su origen sino por las condiciones de su reproducción, es el denominado corredor terciario de Ocotepc, nombre que adopta del pueblo que le da su carácter y organización. Este corredor, al igual que el de Av. Morelos, tiene su origen desde la época colonial, ya que unía al norte con los pueblos originarios que se ubicaban en la ladera de la sierra: Santa María Ahuacatlán, Buena Vista del Monte, Chamilpa, Ocotepc, Ahuatepec y que se constituyeron en un eje de camino que se seguía hasta Tepoztlán (ver mapas 1 y 2). Posteriormente a la Revolución, se convirtieron en ejidos, salvo Buena Vista del Monte que se erigió en los territorios militares y en los cuarteles del ejército que se estacionaron desde esta época en esa zona hasta la fecha.

Con el tiempo, el crecimiento ampliado y disperso que siguió la ciudad de Cuernavaca integró estos pueblos a la mancha urbana, a través del crecimiento formal de algunas colonias o a través de lo que se conoce como el proceso de sesión de derechos que se realiza en terrenos comunales, procedimiento que se firma y acuerda con los comisariados ejidales o con delegados de bienes comunales, aún desde antes de que se modificara en 1992 la legislación en México y se pudiera vender el ejido. Por ese motivo es que una parte importante del crecimiento urbano que se dio en esta zona se le denomina informal, ya que muchos no cuentan con escrituras legales, sino con la buena voluntad de los representantes de los pueblos originarios quienes aprobaron en vender sus tierras y las integraron al desarrollo urbano.

El crecimiento urbano y el cambio de la actividad agrícola van de la mano con otras actividades que integraron a los trabajadores a la construcción que se presentaba como la actividad alternativa. Con el tiempo, los hijos de los ex campesinos se integraron directamente a estas actividades, pero a partir de los años 2000, en los que ya estaba materialmente integrada esta zona a la mancha urbana, vieron que la construcción dejaba menos que el comercio y los servicios que habían empezado a crecer a lo largo del corredor y decidieron cambiar de oficio y de paisaje en estos pueblos: la terciarización también realizada en este corredor les da el derecho de ser pueblo originario y decidir el uso del suelo a partir de decisiones colectivas que se rigen por los llamados

usos y costumbres de los pueblos, lo que les dan acceso al cambio de actividad en la zona.

En este apartado destacan tres discusiones: la primera refiere a dimensión formal e informal de las condiciones en las cuales se establecen los comercios y servicios en un corredor como éste; la segunda, a la *multiplicidad flexible* de giros que cambian dependiendo de la época del año o la necesidad del momento y, por último, la tercera refiere a la condición de los usos y costumbres que definen en parte la vida y la reproducción del corredor.

El carácter contradictorio con el que surge este corredor permite asumir que su definición inicial es histórica más que terciaria y que los supuestos establecidos por Borsdorf (2003) en relación con las etapas históricas de formación de las ciudades, y en este caso del corredor, son muy evidentes. Tenemos la colonial que se extiende en la independencia hasta la época previa a la Revolución en que se reproduce como pueblo aislado de la mancha urbana, en la forma más tradicional que se conoce. Después del movimiento, y a partir de 1921 que se inicia el reparto agrario, las condiciones en las que se llevaba a cabo su reproducción sigue siendo primaria y de pueblo, pero ahora sí como ejidatarios y comuneros que trabajan la tierra adoptando esta forma de organización social.

En su desarrollo como corredor ha seguido un proceso diferencial al del resto de la ciudad y de sus corredores, pero contradictorio con el proceso urbano que le ha caracterizado, tal y como explican el comportamiento de los corredores Márquez y Pradilla (2016). A pesar de que se rigen por la norma del municipio al que pertenecen, por el hecho de ser pueblo, les asiste una serie de tradiciones que han tenido que ser respetadas y cumplidas por el mismo gobierno, entre las cuales están el decidir cómo se maneja el uso del suelo de su pueblo; la defensa que de él hacen, y la de la venta de terrenos comunales por sesión de derechos sin que entren los procedimientos legales que son propios para el efecto en tierras privadas. El comercio y los servicios requeridos para la reproducción del pueblo se establecieron informalmente solo con la autorización de los representantes del pueblo y beneficiando a quienes son originarios del mismo.

Esto nos permite pasar al segundo punto, que refiere a que la *multiplicidad* de actividades que aquí se sobreponen no se debe a un cambio del uso habitacional al de comercio como en otros corredores; aquí, desde el inicio cumple una función múltiple que es aceptada y asumida desde la construcción de la vivienda definitiva que permite y organiza esta actividad en sus construcciones. Sin embargo, hay algunas zonas en donde no hay vivienda, pero sí se reproduce el comercio o los servicios con instalaciones provisionales que se ubican frente a

la escuela, por ejemplo, o en otros sitios en donde se puede extender la actividad comercial; o bien, los establecimientos ubicados en la parte baja de la habitación ya no son suficientes para contener los productos que ofrecen se extienden fuera del local invadiendo las aceras de la calle.

Esta multiplicidad de actividades y sobreposición de funciones que se repiten de los otros corredores, se articulan con una característica que tiene el corredor: la oferta de productos se mueve en forma flexible según sea el producto que se valore mejor, como los videos piratas en su momento que se combinó con la venta de alimentos frescos como fruta o verdura, con los procesados, quesadillas, tacos, entre otros; o con los que se requieren en Navidad, o las fiestas que el pueblo tiene organizadas para su reproducción. La *multifuncionalidad flexible* del corredor es uno de los elementos fundamentales que lo caracteriza.

Por último, una tercera discusión refiere a que los directamente beneficiados de poder acceder a un pedazo de suelo en las partes del más informales del mismo, son los descendientes directos de quienes formaron en un principio el pueblo. Este y otros procesos de usos y costumbres no es uno para todo el corredor, sino que, dependiendo del pueblo al que pertenece esa parte, es a quien le corresponde la decisión de lo que se hará en él, por lo tanto está dividido por pueblos, lo que lo hace más diferencial entre sí, pero sobre todo muy particular en relación con los otros corredores de la ciudad que tienen otras características que lo asemejan más con los que se desarrollan en el resto de la metrópoli de Cuernavaca o con otras de México y América Latina.

4. DE LOS MODELOS GEOMÉTRICOS A LOS CORREDORES TERCIARIOS

La propuesta de análisis de los corredores terciarios como instrumento para estudiar la evolución, el crecimiento, la organización y el comportamiento de las ciudades, abre una posibilidad amplia de entender los procesos diferenciales de urbanización de diversas ciudades mexicanas y latinoamericanas además de la ya estudiada de la Zona Metropolitana del Valle de México. Con su aplicación al conocimiento de la urbanización en Cuernavaca, se abre una invitación para cuestionar y debatir los instrumentos tradicionales del análisis urbano, a la par de convocar a la realización de estudios concretos que los particularicen en otras ciudades y valorar así sus potencialidades y alcances. Para contrastar lo antes estudiado con los instrumentales teóricos que explican las transformaciones urbanas, queda pendiente reflexionar sobre cinco visiones que contrastan con la utilizada para explicar la realidad de Cuernavaca y que desarrollamos a manera de reflexiones finales.

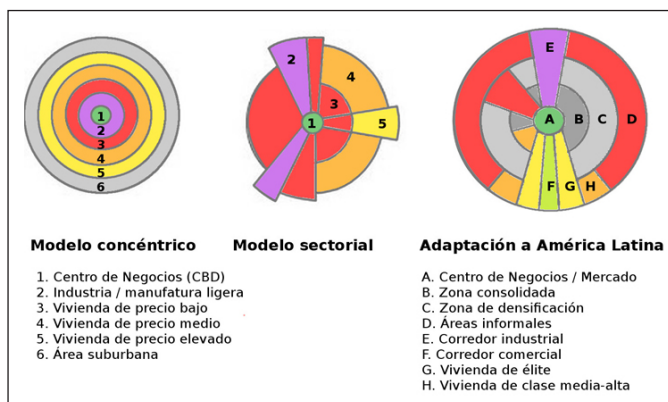
En primer lugar, la primera visión contrasta la de los corredores terciarios con las posturas que priorizan las geometrías circulares y

hexagonales para la explicación de los servicios y que usan las centralidades y la distancia como elementos fundamentales del análisis. La explicación que planificadores y académicos de diferentes áreas del conocimiento asumen es que el crecimiento urbano parte del centro urbano, constituido éste a partir de la zona más antigua de la ciudad o de la comercial, utilizando modelos geométricos unidimensionales que postulan que la expansión urbana se organiza en forma de círculos concéntricos o hexágonos alrededor del núcleo central o de su centro histórico cuando éste existe. Las posturas de Vön Thünen y los círculos concéntricos, la de Lösch y Christaller del crecimiento por hexágonos, han sido replicadas en muchas ciudades y han sido aplicadas para explicar el crecimiento de muchas ciudades muy diversas entre ellas en historia, ubicación geográfica y condiciones socioeconómicas, sin cambios y para todos los lugares del mundo (Ramírez, 2003). Son modelos iguales que explican de la misma manera la realidad urbana en todos los lugares independientemente de su historia, su geografía y sus condiciones sociales.

La segunda visión, considerada clásica, surge cuando desde la antropología y la migración de la población se explica el crecimiento de Chicago en Estados Unidos, en la llamada Escuela de Ecología Humana, en la que Burgess (1973) sostiene que el crecimiento de la ciudad ocurrió radialmente desde el centro de la ciudad, a partir de un distrito central de negocios, que se va expandiendo hacia el exterior para constituir zonas organizadas por vivienda de bajos ingresos e industria ligera, seguida por otra conformada por viviendas para obreros, y en la medida en que estos círculos se ampliaban, se generaban zonas residenciales para clases altas hasta llegar a la periferia o al quinto círculo catalogado como zona residencial periférica. La conjunción entre la organización en círculos y vivienda en zonas permite vislumbrar la influencia del funcionalismo para explicar las ciudades ya que conjunta organización geométrica circular con áreas de vivienda depende de los grupos sociales a los que se pertenezca.

Variantes de esta visión han sido las posturas desde la economía. La de Hoyt (1939) también partió de una zona central, pero a diferencia de Burgess, reconoció zonas irregulares de naturaleza sectorial, resultado del comportamiento y de la capacidad que tenían las clases hegemónicas o de mayor rango social para asentarse a lo largo de las principales líneas de transporte y, por lo tanto, de estructurar el crecimiento de la ciudad, proyectándolo del centro a la periferia. Por primera vez se trata el transporte como algo importante pero no la infraestructura que lo sostiene para entender el crecimiento de las ciudades.

Figura 1
Modelos de organización urbana



Fuente: Jiménez (2015).

Por su parte, Harris y Ullman (1945) describen un modelo de núcleos múltiples, argumentando que las ciudades no tienen solamente un núcleo central sino varios, alrededor de los cuales se pueden desarrollar diferentes usos del suelo. De esta forma, se pasa de una estructura de crecimiento central a una policéntrica. Este modelo, desde argumentaciones diferentes, se ha desarrollado mucho para explicar implícitamente los diferentes centros comerciales y de consumo que organizan en la actualidad a la ciudad (Aguilar, 2006). Aquí se encuentra un antecedente remoto sobre la discusión del policentrismo en las ciudades generado a partir de los centros comerciales ubicados en las ciudades.

Estos modelos y otros que se desarrollaron posteriormente (Griffin y Ford, 1980; Ford, 1996) han sido utilizados de forma universal para explicar la estructura de las ciudades estadounidenses y, posteriormente, fueron aplicados acríticamente para analizar diversas ciudades incluidas las latinoamericanas. Sin embargo, han estado expuestos a diversas críticas por su excesiva simplicidad explicativa, su enfoque geométrico rígido, el siglo transcurrido y los cambios económico-sociales ocurridos en el mundo desde entonces, y su generalización a diferentes contextos geográficos, incluyendo los latinoamericanos, sin tener en cuenta sus particularidades históricas, sus procesos y estructuras específicas (Márquez, 2012: 20-28).

Otras posturas neopositivistas surgieron con la revolución cuantitativa a mediados del siglo XX como los modelos de las áreas sociales de Shevky y Bell (1955) y el de la ecología factorial de Sweetser (1965), que propusieron nuevas aproximaciones metodológicas enmarcadas en el reconocimiento del cambio en el rango e intensidad de las relaciones laborales, en la diferenciación de las funciones al interior de la ciudad y

una creciente complejidad en su organización, utilizando datos censales para su estudio y herramientas estadísticas para explicarlos.

La tercera visión moderna que interviene en nuestra discusión se inició con diferentes acontecimientos de corte político a finales de los años sesenta que originaron un rompimiento con los postulados de la economía neoclásica y las tradiciones cuantitativas antes expuestas. Las nuevas orientaciones y explicaciones, sobre todo desde una visión marxista, se integraron a partir de nuevos ejes, como la especulación inmobiliaria, la segregación, la fragmentación socioespacial y el deterioro ambiental. Esto ha implicado revisiones importantes en la forma de entender y concebir al espacio urbano y la espacialidad, en la que la neutralidad en cierta medida es impuesta por la racionalidad de determinado orden económico. Según esta perspectiva crítica, los procesos sociales son subyacentes a las estructuras espaciales y los conflictos resultantes de las contradicciones de una sociedad capitalista (Massey, 2005).

La visión marxista no es homogénea, y hay diversas maneras de adentrarse a la diferenciación y a las estructuras espaciales y los procesos urbanos que la componen. Sin embargo, más que entender el crecimiento y evolución de la ciudad en sí misma, la preocupación de muchos de los teóricos ha centrado su atención en la producción del espacio más que en la organización urbana, en donde la perspectiva de Lefebvre ha jugado un papel importante en sus postulados, centrados sobre todo desde la geografía crítica (Smith, 1984; Harvey, 1977). En esta polémica, la visión de los corredores no juega un papel importante en su desarrollo, sobre todo en las posturas anglosajonas y europeas, rescatando la de Pradilla y Pino (2004) como original y comprometida con la visión marxista de la ciudad.

La cuarta visión, derivada en algún momento de la marxista, propone que existen nuevas formas de estructuración y organización de las ciudades que obedecen a los requerimientos de la mercantilización capitalista contemporánea en donde el intercambio y el consumo son algunos de los ejes fundamentales que se usan para explicarlas. Sin embargo, hay autores que al no priorizar el intercambio y el consumo como elementos analíticos importantes que se territorializan, no analizan la forma como estas actividades contribuyen a estructurar las ciudades, ya que se explican los corredores que asientan a las actividades terciarias como espacios de flujos de información y que sirven para que la movilidad de objetos y personas se lleve a cabo (Castells, 1999). En esta visión, muy extendida, es el flujo en el espacio lo importante, sin que se analice la forma como se integran las actividades económicas terciarias que predominan en la era neoliberal, ni se ven como ejes estructuradores de la organización de la ciudad contemporánea, lo que deja de lado la complejidad de elementos y procesos que

se materializan/territorializan en la configuración social de la ciudad. La disyuntiva que surge con esta postura confunde a los corredores terciarios con corredores de flujos espaciales formando retículas de flujos espaciales y tecnológicos versus la materialidad de los procesos sociales subyacentes a las estructuras espaciales y los conflictos resultantes de las contradicciones de una sociedad capitalista como lo plantea el marxismo y el neomarxismo en la actualidad.

La quinta visión que se rescata de este análisis es que, en América Latina, de diferentes maneras y bajo diversas posturas, se han reproducido las visiones anteriores para analizar la estructura y evolución de las ciudades. Autores como Bähr, Janoschka y Borsdorf, a partir del análisis individual de diferentes casos, generaron nuevos modelos para el estudio de la estructura urbana de las ciudades latinoamericanas, agregando modelos semejantes a los anteriores, integrando factores de transformación económica, como la apertura al comercio internacional y la inserción de las ciudades latinoamericanas en la economía global, los cuales propiciaron una nueva lógica en la estructura urbana, y considerando los grandes periodos de la evolución histórica de las ciudades como elemento importante para la comprensión de su estructura (Borsdorf, 2003); factor en el cual estamos de acuerdo después de considerar la evolución de la ciudad de Cuernavaca.

Si bien estos modelos coinciden en lo más general con las etapas de crecimiento de algunas ciudades latinoamericanas, tal y como lo expresa Carrión (2000), consideramos que no todas las ciudades siguen la misma lógica de estructuración, pues cada una tiene características geográficas específicas, una historia, factores socioeconómicos, políticos, culturales, etc., propios de su desarrollo en el marco de las especificidades nacionales, que les confieren estructuras urbanas diferenciales. Las diversas formaciones económico-sociales latinoamericanas y sus ciudades presentan especificidades desigualmente combinadas que permiten señalar tendencias generales para un período, pero en ningún caso establecer modelos geométricos de aplicación regional (Márquez y Pradilla, 2016).

Desde esta perspectiva, la postura generada en el Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México, dependencia del Gobierno del Distrito Federal en 2000, desarrollada luego por Pradilla y Pino en 2004 para analizar la reestructuración urbana de la Zona Metropolitana del Valle de México, resalta por su originalidad y la posibilidad de particularizar en procesos. A partir de los cambios territoriales determinados por diversas condiciones socioeconómicas ligadas a las políticas neoliberales que conformaron grandes ámbitos terciarios, mediante la integración de diversas formas físicas del comercio y los servicios, han modificado la antigua estructura urbana organizada a

partir del centro y subcentros, rebasando los límites delegacionales y municipales (Fideicomiso, 2000: 267; Pradilla y Pino, 2004).

Con esta postura, los corredores de infraestructura dejan de ser exclusivamente soportes del transporte para convertirse en la base de concentración de múltiples actividades terciarias de diferente categoría, desde centros y plazas comerciales, tiendas departamentales, supermercados, restaurantes, servicios bancarios o especializados y nuevas inversiones de capital inmobiliario —grandes edificios de oficinas, centros comerciales, desarrollos inmobiliarios de usos mixtos—, que modifican, con el apoyo de políticas públicas, los usos del suelo, su intensidad y el incremento de sus precios, a la vez que privatizan el territorio urbano. La construcción de los comercios y los servicios genera vida al interior de sus inmuebles, propiciando la expulsión de sus habitantes originales, así como la fragmentación económica y social del territorio. Por lo tanto, la ubicación, el costo del suelo, el tipo de sector social residente o usuario, la participación de los diferentes actores públicos y privados, así como las características del comercio y los servicios que en él se asientan, diferencian socialmente a los corredores urbanos terciarios (Márquez, 2012), y no de flujos cibernéticos de tecnología exclusivamente como argumenta Castells.

A partir del planteamiento del Fideicomiso y el de Pradilla y Pino se ha estudiado la estructura de corredores aplicados a la ZMVM, sin considerarlo como una lógica universal; sin embargo, poco se ha incursionado en la aplicación de este instrumento de análisis de otras metrópolis o para ciudades medias de México. Aplicada a Cuernavaca, encontramos evidencias que explican la estructuración de la ciudad y su organización socioespacial a partir de la identificación de una red de corredores terciarios que pueden dar luz no sólo a la comprensión de la estructura de la ciudad sino también a la manera de utilizar este instrumento en otras realidades fuera de la metrópoli del Valle de México.

Para concluir, y partiendo de estos criterios y del análisis aquí presentado, un corredor urbano terciario es una concentración lineal de inmuebles que soportan mayoritariamente actividades terciarias —públicas y privadas—, a lo largo de su vialidad; sin embargo, la presencia de vivienda o de industria preexistente o de nueva creación no invalida su carácter terciario. El corredor es un eje importante de flujos de vehículos, personas y mercancías, así como de historia y costumbres; puede ser continuo o presentar discontinuidades derivadas de la presencia de parques de gran dimensión, zonas de vivienda o áreas sin desarrollar terciariamente, presentar grados de consolidación e intensidad de construcción diversas y servir a diferentes escalas urbanas: metropolitana, urbana o local (Márquez, 2012: 53).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar, Adrián G. (2006). La Ciudad de México y su estructura policéntrica regional. En Adrián G. Aguilar (Coord.), *Las grandes aglomeraciones y su periferia regional: experiencias en Latinoamérica y España* (pp. 115-142). México: Instituto de Geografía, UNAM, Miguel Ángel Porrúa y CONACyT.
- Alva, Raúl (2010). Haciendas de Morelos y un poco de historia. *Ark Magazine. Patrimonio en Libertad*. <https://arkeopatias.wordpress.com/2010/08/25/haciendas-de-morelos-y-un-poco-de-historia-1ra-parte/>
- Borsdorf, Axel (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE*, 29 (86), 37-49. <http://eure.cl/index.php/eure/article/view/1265>
- Burgess, Ernest (1973) [1925]. *On community, family, and delinquency: Selected writings*. Leonard S. Cottrell, Jr., Albert Hunter, and James F. Short, Jr. Editors. Chicago: University of Chicago Press.
- Carrión, Fernando (2000). Centro histórico: relación social, globalización y mitos. En Fernando Carrión (Ed.), *Desarrollo cultural y gestión en centros históricos* (pp. 179-192). Quito: Flacso.
- Castells, Manuel (1999). *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. vol. 1. *La sociedad red*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Celis Galindo, Dante (2019). *Las empresas constructoras de los centros comerciales Delta y Cetram el Rosario como productoras del espacio urbano*. Tesis presentada para obtener el grado de Doctor en Geografía en la Universidad Nacional Autónoma de México.
- De Mattos, Carlos (2006). Reestructuración del mercado metropolitano de trabajo y transformación socio-territorial del Gran Santiago, 1992-2002. En Adrián G. Aguilar (Coord.), *Las grandes aglomeraciones y su periferia regional: experiencias en Latinoamérica y España* (pp. 115-142). México: Instituto de Geografía, UNAM, Miguel Ángel Porrúa y CONACyT.
- Del Moral, Tomás R. (1851). Mapa del Distrito de Cuernavaca. Gallica. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53029389d/f1.item.zoom#>
- Delgadillo, Javier y Sámano, José L. (2018). La integración regional del territorio morelense. En Javier Delgadillo (Coord.), *Estado de Morelos. Dimensiones del desarrollo territorial y la planeación regional y metropolitana* (pp. 25-98). México: Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, UNAM.
- Fideicomiso de Estudios Estratégicos sobre la Ciudad de México (2000). *La ciudad de México hoy. Bases para un diagnóstico*. Gobierno del Distrito Federal, Corporación Mexicana de Ediciones.

- Ford, Larry (1996). A new and improved model of Latin American city structure. *Geographical Review*, 86 (3), 437-440. <https://doi.org/10.2307/215506>
- Gómez, Elías y Espinosa, Rosalba (1992). Cuernavaca y su zona conurbada. En Úrsula Oswald (Ed.), *Mitos y realidades del Morelos actual* (pp. 285-312). México: Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, UNAM.
- Griffin, Ernst y Ford, Larry (1980). A model of Latin American city structure. *Geographical Review*, 70 (4), 397-422. <https://doi.org/10.2307/214076>
- Harris, Chauncy D. y Ullman, Edward (1945). The nature of the cities. *The annals of the American Academy of Political and Social Science*, 242 (1), 7-17. <https://doi.org/10.1177/000271624524200103>
- Harvey, David (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Hoyt, Homer (1939). *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. Washington: Federal Housing Administration.
- INEGI (2010, 2015a, 2019a). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas. DENU. <https://www.inegi.org.mx/app/descarga/?ti=6>
- INEGI (2015b). Encuesta Intercensal 2015. inegi.org.mx
- INEGI (2019b). Marco Geoestadístico Nacional. MGN. <https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=889463776079>
- INEGI (s.f.). Continuo de Elevaciones Mexicano. CEM. <https://www.inegi.org.mx/app/geo2/elevacionesmex/>
- Open StreetMap OSM (s.f.). Open StreetMap Mexico. <https://www.openstreetmap.org/>
- Jiménez, Carlos (2015). *Tamaño y densidad urbana. Análisis de la ocupación de suelo por las áreas urbanas españolas*. Tesis para obtener el grado de Doctor. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid. http://habitat.aq.upm.es/tydu/atydu_2.html
- López Levi, Liliana (2006). Centros comerciales, recintos fortificados. *Veredas*, 7 (12), 47-163.
- Márquez, Lisett (2012). *Cambios en la estructura urbana y formación de un corredor urbano terciario. Paseo de la Reforma 1970-2007*. Tesis para obtener el grado de Doctora en Urbanismo, Facultad de Arquitectura, UNAM.

- Márquez, Lisett y Pradilla, Emilio (2016). Los territorios latinoamericanos en la mundialización del capital. *Territorios*, 34, 17-34. <http://dx.doi.org/10.12804/territ34.2016.01>
- Massey, Doreen (2005). La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones. En Leonor Arfuch (Comp.), *Pensar este tiempo: espacios, afectos, pertenencias* (pp. 101-128). Buenos Aires: Paidós.
- Pérez Negrete, Margarita (2002). Las metrópolis latinoamericanas en la red mundial de ciudades. *Memoria*, 156. <http://polired.upm.es/index.php/boletincfs/article/view/2397>
- Pradilla, Emilio y Márquez, Lisett (2005). Presente y futuro de las metrópolis de América Latina. *Territorios*, 18-19, 147-181.
- Pradilla, Emilio y Pino, Ricardo (2004). Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos. *Anuario de Espacios Urbanos* (pp. 69-96). México: Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.
- Pradilla, Emilio y Ramírez, Blanca (1993). El tratado Norteamericano de Libre Comercio y la integración territorial de México en Estados Unidos. *Revista Interamericana de Planeación* (pp. 19-54). México: Sociedad Interamericana de Planeación.
- Ramírez, Blanca (2003). *Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio: un recorrido por los campos de las teorías*. México: Miguel Ángel Porrúa, UAM-Xochimilco.
- Ramírez, Patricia (1994). Modernización y espacios de consumo. *Ciudades*, 24, 43-48.
- Rosas, Israel (2018). Vocaciones productivas, servicialización de las actividades económicas y nuevos empleos regionales. En Javier Delgadillo (Coord.), *Estado de Morelos. Dimensiones del desarrollo territorial y la planeación regional y metropolitana* (pp. 157-221). México: Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, UNAM.
- Sánchez, Víctor H. (2006). Ejidos urbanizados de Cuernavaca. *Revista Electrónica de Ciencias Sociales, Cultura y Representaciones Sociales*, 1 (1), 67-92. <http://www.culturayrs.unam.mx/index.php/CRS/article/view/493/500>
- Shevky, Eshref y Bell, Wendell (1955). *Social Area Analysis*. Stanford University Press.
- Smith, Neil (1984). *Uneven development: Nature, capital and the production of space*. Londres: Basil Blackwell.
- Sweetser, Frank L. (1965). Factorial ecology: Helsinki 1960. *Demography*, 2, 372-386.