



Corredores urbanos: centralidades longitudinales de articulación global

Recibido: 2021-02-22

Aceptado: 2021-07-28

Cómo citar este artículo:

Carrión Mena, F. y Cepeda Pico, P. (2021). Corredores urbanos: centralidades longitudinales de articulación global. *Revista INVI*, 36(102), 183-207. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200183>

Investigación original iniciada en 2020, fundamentada en la propuesta del Corredor Metropolitano de Quito.

Fernando Carrión Mena

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO, Ecuador, fcarrion@flacso.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-7721-9241>

Paulina Cepeda Pico

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO, Ecuador, pccepedafl@flacso.edu.ec
<https://orcid.org/0000-0002-1914-8107>



Corredores urbanos: centralidades longitudinales de articulación global

Resumen

Las nuevas formas de acumulación global producen transformaciones constantes y aceleradas de las urbes, no solo en las escalas de análisis, sino también en los paradigmas de planificación. Este artículo aborda la configuración de los nodos de articulación global de América Latina identificados como corredores urbanos o centralidades longitudinales, que configuran una relación lugar-flujo de las actividades intraurbanas y transurbanas. Con el fin de determinar su transformación de avenidas principales a centralidades globales, se analizan los casos de corredores urbanos más importantes mediante una metodología comparativa y en función de cuatro factores: históricos, de funcionalidad, de accesibilidad y de territorialidad. A partir de ello se verifica la transformación de las avenidas urbanas en corredores globales y, sobre todo, en nuevas centralidades.

Palabras clave: desarrollo urbano; corredor urbano; globalización.



Abstract

The new patterns of global accumulation produce constant and accelerated transformations that not only change the scales of analysis, but also the traditional paradigms of planification. This article analyses the configuration of global articulation nodes in Latin America, identified as urban corridors or longitudinal centralities, that configure a place-flow relation in intraurban and transurban activities. With the aim of assessing their transformation from main avenues into global centralities, the cases of the most important urban corridors are analyzed using a comparative methodology and in relation to four factors: historical, functional, accessibility, and territoriality. Based on this, a transformation can be verified of the urban avenues into global corridors and, above all, into new centralities.

ACTUAL URBAN CORRIDORS: LONGITUDINAL CENTRALITIES OF GLOBAL ARTICULATION

Keywords: urban development, urban corridors, globalization, centralidades longitudinales

Introducción

La ciudad contemporánea debe ser entendida como un palimpsesto que resulta de múltiples transformaciones; la más reciente es la de *una ciudad* nuclear -desplegada en *un territorio* y en *un Estado-nación*- que se convierte en una región urbana inscrita en un sistema global multiescalar, relacionado más a los patrones de acción de las grandes corporaciones económicas privadas que a las políticas estatales (Castells, 1997).

Las inéditas formas de acumulación del capital, propias del proceso de globalización, transforman la estructura de las ciudades, conduciendo a que la centralidad urbana modifique sus espacios tradicionales para dar lugar a la forma longitudinal actual. Esta inédita centralidad, a la manera de un corredor urbano, se comporta como eje configurador de regiones urbanas y de integración al sistema transurbano global. Para que ello ocurra, su original configuración de avenida (autopista, vía de tren, camino) destinada al flujo de personas, bienes y servicios, muta a la condición de nodo articulador multiescalar (centralidad) del barrio, la zona, la ciudad y la región urbana, en contextos inter y transurbanos globales¹.

Con este artículo se busca mostrar cómo aquellos filamentos articuladores de regiones urbanas se convierten en factores determinantes en la conformación de las redes urbanas globales. Para ello, se realizará un análisis comparativo de varios corredores paradigmáticos de América Latina, cada uno de los cuales tiene que ver con la jerarquía de la ciudad y su incidencia global (Rojas *et al.*, 2005; “The world according to GaWC”, 2020).

Se busca responder a la interrogante: ¿Cómo se transforman los ejes de movilidad intraurbana en centralidades longitudinales de articulación transurbana global? La respuesta hipotética sigue la línea de que los procesos de globalización y las nuevas condiciones del sistema de acumulación capitalista establecen inéditas formas de centralidad urbana, como los denominados corredores urbanos o centralidades longitudinales, que sufren fuertes cambios en su conformación, concentrando actualmente al terciario superior de la economía como función central y mutando desde ser vías de alto tránsito de bienes, personas, información a centralidad urbana.

El contenido del trabajo se desarrolla en tres secciones articuladas entre sí. La primera, la metodología, que abarca la selección de casos, el estudio comparativo y la estructuración de variables. La segunda, el abordaje teórico de las condiciones de reestructuración de las centralidades urbanas y su relación con los procesos de acumulación de capital. La tercera, analiza la operatoria de los corredores urbanos en América Latina, para lo cual se ha seguido una metodología inductiva, es decir, del análisis de los casos más sobresalientes. Y la cuarta, donde se presentan algunas reflexiones finales a manera de conclusiones.

¹ En el DRAE, el término “interurbano” significa comunicación y relación entre ciudades o poblaciones, y “transurbano”, que no existe en el DRAE, establece la nueva forma de relación entre y a través de las ciudades.

Metodología

En todas las grandes ciudades existen arterias, avenidas, calles, vías, carreteras y rutas que han tenido un peso gravitante en las estructuras urbanas según el momento histórico y el tipo de ciudad que se trate. Para comprender este proceso, se asumen metodológicamente tres consideraciones clave para el presente trabajo: i) determinación de casos de ciudades y corredores; ii) visión histórica para captar el tránsito de la función integradora de los espacios intraurbanos a la de filamentos longitudinales que articulan el sistema transurbano global²; y iii) estructuración de una entrada analítica a partir de los componentes que definen la centralidad urbana.

En cuanto al primer punto, se utilizan dos criterios fundamentales de selección de casos para el análisis: i) ciudades latinoamericanas de mayor desarrollo identificadas jerárquicamente según rankings; y ii) corredores intraurbanos, configurados y estructurados como nodos de interacción dentro de las ciudades, que son las principales vías de conexión de las urbes y del sistema urbano global.

Las ciudades seleccionadas de América Latina corresponden a las de mayor primacía urbana y desarrollo económico³ dentro de sus países y de la región. Pero también responden a la tipología desarrollada por Cuadrado-Roura & Fernández (2005) y por la *Globalization and World Cities Research Network* (GaWC) de inserción diferenciada a la globalización. Para dicha tipología, se parte de una segmentación de siete tipos de áreas metropolitanas mundiales, entre las que las latinoamericanas aparecen en el tercer nivel, como se puede apreciar en la Tabla 1. Adicionalmente, se debe destacar la diversidad de población concentrada que existe, por ejemplo, entre el área metropolitana de São Paulo y de Ciudad de México, que son grandes, y Montevideo y La Paz, más bien pequeñas; como, también, que São Paulo es la única ciudad que no es capital nacional.

La ciudad nuclear, que combina concentración y dispersión espacial, da lugar a nuevas dinámicas territoriales inscritas en una región urbana multiescalar, en la que intervienen jurisdicciones de distinto nivel: global, nacional, intermedio y local⁴. En este contexto, los corredores urbanos operan como un espacio de integración de la región urbana y del sistema transurbano global, desde el territorio intraurbano.

2 Secchi (2001) manifiesta: “A diferencia de lo que habitualmente se piensa: [...] las grandes estructuras comerciales no se desarrollan con grandes centros comerciales [...] sino que se desarrollan con la formación de larguísima carreteras-mercado”. Sobre las carreteras se localizan grandes espacios de venta y urbanización continua a modo de filamento, lo que da lugar a un modo de habitar diferente.

3 La región de São Paulo representa casi el 60% de la economía de Brasil, mientras que el Gran Santiago constituye el 47 % del PIB de Chile.

4 Área Metropolitana de México, 5 estados y 173 municipios; Buenos Aires, 2 provincias y 43 partidos; Lima, 2 provincias y 50 municipios; Santiago, 6 provincias y 52 comunas, entre otros.

Tabla 1.
Categorización de corredores urbanos según jerarquía de ciudades.

Jerarquía ciudad (GaWC / IDB)	Ciudad	Población Región Metropolitana (2020)	Corredor Urbano (CU)	Extensión CU (km)
1. Metrópolis globales consolidadas	Nueva York	22 100 000	Quinta Avenida	10.0
	París	11 400 000	Campos Eliseos	2.0
2. Metrópolis globales emergentes	Tokio	40 400 000	Calle Chuo-Dori Ginza	4.0
	São Paulo	22 400 000	Avenida Paulista	3.0
3. Metrópolis continental avanzada	CD México	23 000 000	Paseo de la Reforma	14.7
	Buenos Aires	17 540 000	Avenida Corrientes	8.6
4. Metrópolis continental en proceso de desarrollo	Santiago de Chile	8 125 000	Alameda General Bernardo O'Higgins	7.7
	Bogotá	10 700 000	Carrera Séptima	24.0
	Caracas	3 750 000	Avenida Libertador	6.0
5. Metrópolis nacionales avanzadas	Montevideo	1 940 000	Ramblas de Montevideo	24.0
	Lima	10 775 000	Paseo de la República	
	Quito	2 780 000	Avenida Guayaquil	43.8
6. Metrópolis nacionales bajo desarrollo	La Paz	2 927 000	Paseo del Prado	13.0
	Brasilia	4 600 000	Gran Eje Monumental	16.0
7. Metrópolis focalizadas en el desarrollo local	Cuenca	660 500	Avenida de las Américas	20.4

Nota: Categorización según (Cuadrado-Roura & Fernández, 2005) y actualizado en base a “The world according to GaWC”. Fuente: “Major agglomerations of the world” (2021); Google Earth. Recuperado 19 junio, 2020.

Finalmente, y en tercer lugar, el estudio se concentra en cuatro variables fundamentales para definir las centralidades urbanas⁵: *la historicidad* -en el sentido de entender los procesos a lo largo del tiempo; *la funcionalidad central* que determina la capacidad y vocación propia de la centralidad-; *la accesibilidad* físico-virtual, que se refiere a los medios de integración, articulación y comunicación de las funciones dispersas; y *la espacialidad, que es asumida* por cada uno de estos procesos (zonas, nodos), en atención a lo que Bourdieu (1999, p. 119) afirma: “El lugar puede definirse claramente como el punto del espacio físico en que un agente o cosa están situados, “tienen lugar” o “existen.”

La reestructuración de las centralidades urbanas

Desde fines del siglo XX, el patrón de urbanización de América Latina ha estado cambiando de ciudades nucleares –según jerarquía de rango-tamaño– a regiones urbanas inscritas en sistemas urbanos globales y pluriestatales (Carrión, 2012). La región urbana se origina con la ruptura de la limitante física de la mancha urbana propia de la ciudad central, a partir de la cual se proyecta una región urbana que se integra interurbanamente. A partir de esto, las relaciones de la ciudad con su entorno (esto es, de la centralidad con las nuevas periferias⁶) conducen a lo que Edward Soja (2005) ha denominado la “posmetrópoli.

Algunas teorías buscan explicar la metamorfosis de la configuración espacial de las ciudades desde los sistemas de acumulación y producción en el marco de la globalización. Allí se encuentran, por ejemplo, Garza *et al.* (2013), quienes plantean que las condiciones generales de producción (infraestructuras y servicios) son parte del andamiaje que permite comprender la organización y dinámica espacial de la ciudad. Así, los procesos de concentración y dispersión del territorio son resultado de las economías de aglomeración (concentración del capital) y, paralelamente, de las deseconomías de aglomeración (saturación de infraestructuras) (Singer, 1976; Santos y Proenca, 2020). Pero también Harvey (2005) retoma la teoría marxista para explicar las lógicas de localización a partir de los procesos de acumulación del capital que generan distintas estructuras geográficas y sociales (desposesión). Con este proceso también se alinean otras explicaciones, como las mutaciones demográficas, la reducción de la migración poblacional rural/urbana (Carrión y Cepeda, 2020) y la revolución científico-tecnológica en el campo de las comunicaciones (TICs) (Castells, 1997).

En este contexto aparecen nuevas centralidades urbanas -todas centralidades históricas- experimentando un proceso de pluralización, tanto en número como en modalidad, bajo una configuración que se muestra a través de tres expresiones principales:

- La primera, definida como *centralidad fundacional*⁷, posee la mayor densidad de antigüedad, en tanto fue el lugar donde se fundó la ciudad y comprendía, en su origen, la ciudad toda. Luego entra en un

5 Según Aristóteles (2015) traducido por Gabriel Livov Bernal: “Todas las cosas se definen por su función”.

6 La ruptura de la estructura espacial tradicional de la ciudad latinoamericana, compacta y con un centro único, y su reemplazo por una organización espacial difusa y con más de un núcleo, ha sido acompañada por el surgimiento de nuevos “artefactos” urbanos de integración (nodos).

7 Toda centralidad es histórica, independiente del momento de origen.

proceso de especialización funcional que se decanta con la localización de tres funciones centrales claves de aquel momento: la religiosa, la comercial y la administrativa pública y privada, además de aquellas provenientes del sector secundario de la economía (como la manufactura, la artesanía y la industria).

- La segunda, definida por la Escuela de Chicago como *Central Business District* (Sassen, 1995), fue el resultado de la concentración de las actividades de punta de la economía de aquella época, vinculadas al sector terciario: servicios para producir (finanzas); distribuir (comercio); recrear (cines); y consumir (restaurantes). En pocas palabras, un centro de negocios privados.
- La tercera expresión surge a partir del proceso de globalización, de la revolución científico-tecnológica (Cuarta Revolución Industrial) y la incidencia de capitales transnacionales (Pradilla Cobos, 2004). Se trata de una nueva modalidad: la de *centralidad longitudinal*, cuya función central proviene del sector terciario superior que se añade a las funciones preexistentes de la política, el comercio, la cultura y las finanzas. El sector terciario se refiere a las actividades económicas ubicadas entre la producción y el consumo; y el terciario superior, a las que ponen énfasis en la ciencia y el conocimiento inscritas en la economía global, esto es, a las actividades de las grandes corporaciones tipo Amazon, Google o Uber, que permiten articular estos centros –más específicamente, nodos– al sistema urbano mundial. Según Pradilla Cobos (2010), este sector evoluciona de manera polarizada; es decir, con un sector moderno de alta rentabilidad, mano de obra calificada y servicios privados; y otro informal, inestable e ilegal.

La urbanización de regiones -ciudad de ciudades- provoca la presencia de múltiples centralidades y periferias que demandan otras formas de articulación territorial. Para el efecto, la centralidad longitudinal se ancla en los dispositivos materiales preexistentes de accesibilidad y movilidad, como las calles, que deben reconstituirse con nuevos modos provenientes del mundo remoto (sociedad del conocimiento) (Carrión & Cepeda, 2020) y de la localización de las actividades de punta del modelo de acumulación (funciones centrales). De esta manera, los antiguos callejones viales o avenidas, que servían para la integración de la ciudad zonificada por usos de suelo, se reestructuran y renuevan como corredores expresos y expeditos para integrar los flujos multivariados provenientes de la región urbana y del sistema urbano global.

Estos callejones viales se volvieron obsoletos frente al incremento de la demanda del parque automotor, de los requerimientos de las actividades económicas de punta y de la revolución científico-tecnológica. Por consiguiente, la mayor densidad física de actividades y de circulación produjo una renovación necesaria que, según Pradilla Cobos (2004), tomó tanto protagonismo que debilitó otras centralidades, atenuando a la vez los instrumentos de control y regulación pública de la ciudad. Es decir, se convirtió en un elemento vertebrador del urbanismo de proyectos (GPU) propio de una ciudad neoliberal (Carrión, 2021), que revitaliza callejones viales mediante promoción pública, pero de beneficio privado. Así, la centralidad longitudinal adopta una modalidad lineal mas no zonal como la de los centros anteriores⁸.

8 La centralidad entendida como punto funcional, según Von Thunen en 1820, es la base para el modelo de múltiples centralidades jerarquizadas de Christaller en 1966. El nivel de accesibilidad de una centralidad permite jerarquizar y determinar niveles de movimiento, así como ámbitos de influencia.

Secchi (2001) va más allá cuando expone que las grandes estructuras comerciales de las regiones urbanas se organizan a lo largo de carreteras y vías, con el resultado de un urbanismo extensivo y no concéntrico. Dicha dinámica significa el paso de una urbe con un solo tipo de centralidad a otra con múltiples centralidades, donde los corredores urbanos longitudinales toman protagonismo tanto por el flujo como por los lugares (nodos) (Hoyos, 2009).

Las centralidades lineales son atractoras y depositarias de actividades, flujos y conectividades. Es por esto que Panerai y Mangin (2002) plantean que la configuración de estas grandes vías enlaza barrios y aloja múltiples actividades urbanas, articulando centralidades zonales y lineales de forma simultánea.

La centralidad longitudinal se despliega en los denominados corredores urbanos con lógicas históricas superpuestas y multiescalares que combinan la estructuración de espacios de flujos y de lugares gracias a la alta densidad inmobiliaria, usos de suelo mixtos y al empleo diversificado, con énfasis en servicios privados de alta tecnología. Según Guevara (2007), estos elementos son fundamentales en la organización espacial de las ciudades actuales por ser distribuidores de equipamientos urbanos, articuladores de zonas y exhibidores comerciales que provocan efectos nocivos de movilidad y contaminación, servicios sociales limitados, alta especulación, elevadas rentas monopólicas y singulares desigualdades socio espaciales.

Los corredores urbanos además combinan su condición de centralidad física con la de nodo telemático gracias a los flujos virtuales, los cuales traen una accesibilidad novedosa. Los corredores se comportan, desde esta perspectiva, como *hub* o *router*⁹ por los que permanentemente entra y sale población, información, bienes, capitales y servicios. Es un cambio en la accesibilidad que proviene del nuevo sentido de las funciones centrales, y de la articulación con otras periferias y ciudades a través de medios remotos. En este caso, la accesibilidad no es solo física, vinculada a la infraestructura de transporte y movilidad humana, sino también telemática. Esto aporta a la integración de territorios, continuos-próximos y discontinuos-distantes, fuera de la tradicional organización e incidencia Estado-nacional correspondiente.

La operatoria urbana de los corredores urbanos en el mundo

La operatoria y configuración de los corredores y de las centralidades urbanas han variado cronológicamente según la predominancia de las funciones centrales y de los tipos de accesibilidades, definiendo estructuras espaciales específicas.

9 *Hub* es una categoría de la teoría de redes, un nodo de conexión con múltiples enlaces simultáneos de ingreso y egreso. *Router*, permite la interconexión de computadoras que funcionan en red.

HISTORICIDAD

La historicidad de los corredores, como se observa en la Tabla 2, se caracteriza por su constante transformación, lo que los convierte también en testimonio de la historia de cada urbe. La mayoría de estos corredores ha transitado por las siguientes cinco coyunturas urbanas: la primera, originada en épocas precolombinas y fundacionales, cuando eran simplemente vías arrieras; una segunda sobreviene con el advenimiento del siglo XX, cuando surgen nuevas modalidades de movilidad (el automóvil); la tercera, con la presencia del urbanismo funcionalista y la arquitectura moderna (verticalización), las cuales permiten la concentración de nuevas funciones centrales; la cuarta, vinculada con la llegada del urbanismo neoliberal (GPUs); y la quinta, y final, con la formación de la denominada centralidad longitudinal.

Desde sus orígenes (en su mayoría previos al siglo XIX) fueron vías estratégicas para la movilidad intraurbana que integraban los polos extremos de la ciudad con la centralidad histórica de carácter zonal. Entre ellas están la Alameda O'Higgins en Santiago, Carrera Séptima en Bogotá y Avenida Guayaquil-10 de agosto en Quito. Pero, adicionalmente, se encuentran los que no atravesaban la centralidad urbana, aunque la circunvalaban, como son los casos del Paseo de la Reforma en México¹⁰, El Prado en La Paz o Avenida Libertador en Caracas. En la Figura 1 se puede observar la línea del tiempo de los corredores desde su fecha de origen.

Figura 1.
Corredores urbanos de América Latina en el tiempo.



Fuente: Elaboración propia

10 El Paseo de la Reforma es la segunda centralidad más importante en Ciudad de México después del Centro histórico (Martínez, 2000). La modernización y localización de grandes empresas corporativas la convierten en un corredor terciario de alto alcance nacional y transnacional (Márquez-López, 2016).

La mayoría de los corredores tienen orígenes precolombinos (El Prado, Carrera Séptima, Reforma, Alameda), pero también los hay más recientes, surgidos a principios del siglo XX, entre los cuales están las Ramblas de Montevideo (1912), que más bien son periféricas a la ciudad. Posteriormente, a mediados del Siglo XX; están los dos corredores brasileños: el Gran Eje Monumental en Brasilia que corresponde a una estructura planificada de ciudad (1960), mientras la Avenida Paulista de São Paulo, de una lógica de mercado (1950 y 1970). Los dos casos asumen la condición de centralidad, bajo lógicas distintas: el primero, del traslado de las funciones de capitalidad del gobierno nacional localizadas en Río de Janeiro hacia Brasilia y la segunda, de la concentración de los grandes capitales financieros, que la convierten en el centro de negocios de la ciudad y del país.

Tabla 2.

Transformación de los corredores urbanos en América Latina.

Corredor Urbano	Siglo XIX Camino	Inicio siglo XX Infraestructura vial (automóvil)	Medios siglo XX (Verticalidad)	Fines siglo XX (GPUs)	Siglo XXI Centralidad
Metrópolis continental avanzada					
Paseo de la Reforma	1864 - Paseo del Emperador, uso exclusivo emperadores	1900 - Circulación autos, tranvías y ferrocarril Cuernavaca.	1933 - Plan de Desarrollo motivado por el desarrollo inmobiliario en Lomas	1968 - Primera Línea del Metro de la Ciudad	2003- Torre Mayor edificio más alto AL
	1868 - Paseo Juárez y posteriormente Paseo del Degollado, uso público	1901 - Inicia desarrollo inmobiliario acompañado de mobiliario, alumbrado, estatuas, monumentos, ensanchamiento vías	1940 - Inicio de pavimentación	1970 - Línea 2-3 del Metro de la Ciudad y Estación Transbordo Hidalgo	2000 - Eje terciario, densificación, eje de metropolización
	1872 - Paseo de la Reforma última denominación		1952 - Edificios modernos, redujeron las zonas peatonales	1991 - Proceso modernización e inversión	2001 - Programas estímulos fiscales para inversión y revitalización
Avenida Paulista	Estrada Real Grandeza camino antiguo	1900- Avenida remodelada, red electricidad y tranvía eléctrico	1950 - Transformación de palacetes residenciales en comercios y oficinas. Proceso de verticalización y arquitectura moderna	1972 - Avenida Paulista reformada en ancho, paisaje	2007-2015 - Conformación de 725 helipuertos
	1891- Avenida Acacias o Prado de São Paulo iniciativa élite cafetera	1910-1940 Centro de élite paulista		1987- 80 Sedes de Bancos	
	1891- Primera línea de tranvía, tracción animal	1920 - Avenida Carlos de Campos con nuevos patrones urbanísticos, aislados del frente de lote	1960-1970 - Construcción de espigones con más 30 pisos, distrito financiero	1990- Implantación Metro, convirtiéndose en influencia de escala metropolitana	
Avenida Corrientes	1700 - Sendero angosto	1912- Línea B de Subte	1947 - Crecimiento inmobiliario por los edificios de carácter administrativo		2003-2018 Reducción carriles y ensanchamiento de veredas
	1822 - Denominada Avenida Corrientes	1931-1936 Ensanchada y extendida en longitud			
	1857- Primer ferrocarril deo de circular en 1873				
Metrópolis continental en proceso de desarrollo					
Alameda Libertador General Bernardo O'Higgins	1541 - Vertedero	1900 - Inicia dominio de vehículos, buses colectivos.		1970 - Fuerte modificación con primera línea Metro Santiago	2000- Aplicación Transantiago
	1818 - Alameda de las Delicias	Llegada tranvía eléctrico			
	1897 - Extensión longitudinal con Estación ferroviaria				

Carrera Séptima	XVI - Camino de la Carrera o calle real 1884 - Carrera Séptima circula la línea más antigua de tranvía de la ciudad	1900 - Carrera Séptima ensanchamiento eje vial angosto, sistema eléctrico	1948-1958 - Lugar de importantes hechos políticos de la ciudad 1950 - Ensanchamiento de vía y crecimiento de tráfico automotor	1979 - Edificio más alto de Colombia Torre Colpatria	2000 - Diversidad de actividades y altos problemas de vialidad 2014 - Rehabilitación y peatonización 2019 - Proyecto La Nueva Séptima
Avenida Libertador			1957-1965 Construida por iniciativa del presidente Rómulo Betancourt	1990 - Sede de trabajo sexual de la ciudad	2011 - Construcción Misión Vivienda y elimina trabajo sexual de la zona
Metrópolis nacionales avanzadas					
Ramblas de Montevideo		1906-1912 Plan Regulador de Montevideo 1923 -1925 Se crea Comisión Financiera para iniciar Ramblas Montevideo	1946 - Boom inmobiliario principalmente Rambla Pocitos, marcan altura de urbanización de la ciudad	1986 - Declarada Monumento histórico nacional	2019-2020 Proyecto Viaducto Ramblas Portuarias
Paseo de la República	1858 - Línea férrea conexión Lima y Chorrillos 1868 - Paseo de la República		1966-1969 Paseo de la República, inicia con construcción vía expresa, primer y segundo tramo, poca circulación vehicular	1980 - Se añaden a la vía expresa jardines con publicidad, murales 1999 - Construcción edificios de altura y financieros	2006 - Construcción sistema tránsito rápido Metropolitano 2012 - Última etapa de interés público
Avenida Guayaquil - 10 Agosto	Siglo XIX - Camino Real camino de carrozas	1914 - Tranvía de Quito	1950 - Se convierte en escenario de protestas 1970 - Edificio Benalcázar fue el más alto de Quito con 22 pisos	1980-2000 Construcción pasos a desnivel y edificios de gran altura 1994 - Inicia construcción Trolebús	2011- Actividad comercial, flujo de personas y vehículos 2017-2020 Fuerte proceso de vaciamiento
Metrópolis nacionales con bajo nivel de desarrollo					
Paseo del Prado	1817 - Idea Gobernador Juan Sánchez Lima 1828-1909 Adecuaciones en banquetas, jardines e inmobiliario urbano	1909 - Inauguración Tranvías de la Paz 1925 - Plantan árboles y asfalta vía 1930 - Entubamiento del Río Choqueyapu	1950 - Cierre tranvías y aumento tráfico vehicular y crecimiento urbanístico	1970 - Boom edificios al derrumbar casas coloniales	
Gran Eje Monumental			1956 - Inicio del proyecto 1960 - Transfieren órganos gubernamentales desde Río de Janeiro	1987 - Declarado patrimonio mundial por UNESCO	

Fuente: Elaboración por autor con base en Alcocer (2000), Carmona (2002), Casas (2013), Chini (2019), Gruschetsky (2009), Hidalgo (2015), Marechal (2013), Márquez-López (2016), Oliveira (1998) y Priore Lima (2014).

A partir del pasaje del siglo XIX al XX, se vive una metamorfosis generalizada gracias a las nuevas modalidades de transporte del automóvil privado (Ramblas), tranvía (Paulista, O'Higgins, El Prado), tren (Corrientes, Reforma, República) y buses (Guayaquil-10 de agosto). Por este motivo se rediseña la vialidad (El Prado, Reforma, Alameda), con la ampliación del recorrido, el ajardinamiento y la implantación de equipamientos urbanos, siguiendo el emblemático caso de los Campos Elíseos de París, el cual se convirtió en un ícono o marca de la ciudad y en un paradigma a ser emulado, por su concepción urbanística.

A esta transformación se suma la entrada del urbanismo funcionalista y la arquitectura moderna, propias del desarrollo de las estructuras de acero, hormigón armado y de los sistemas de circulación vertical (ascensores). De esta manera, se impulsa el soporte inmobiliario en altura, que permitió sentar las bases del espacio operacional. Este, desde mediados del siglo XX, sería el que atraería las funciones centrales del comercio y las finanzas, constituyendo la segunda modalidad de centralidad urbana: el *Central Business District*.

En los procesos de expansión y modernización de las urbes, los corredores fueron causa y efecto de la tridimensionalidad que constituyó el nuevo carácter de la centralidad. En lo alto, la verticalización; en lo ancho, el ensanche y en lo largo la expansión; tres dimensiones inscritas en el sentido del nuevo urbanismo. Aquí el terciario superior es la función central, que demanda el cambio en las zonificaciones (usos de suelo, densidades, alturas) y una inversión especializada en las condiciones generales de la producción (infraestructuras), elementos que configuran el urbanismo de proyectos (Carrión, 2021). Pero también se convierten en el estímulo para el incremento de la densidad de población, de bienes inmobiliarios y de actividades. Estos, a su vez, pasan a ser los elementos motores de los problemas de congestión vehicular y contaminación ambiental, demandando nuevos modos de movilidad masiva -como el Metro, los BRT y los VLT- inscritos en la ciudad neoliberal que despegó en el cambio de este siglo XXI.

En el último siglo se vive la consolidación de los corredores urbanos como centralidad longitudinal, marcadas por las nuevas temporalidades -como la renovación-, que siempre se reestructuran de acuerdo a las funciones que demandan las urbes, acompañadas de dinámicas de financiarización, especulación y cambio de población; este fenómeno no ocurre con las centralidades tradicionales o clásicas, que viven procesos de decadencia¹¹.

Pero, así como se configuran en nodos de articulación mundial, en etapas de auge, actualmente empiezan experimentar procesos de declive por el desarrollo significativo de las nuevas infraestructuras telemáticas. Estas trasladan la lógica de base material de la ciudad (infraestructuras) a la de plataformas remotas, produciendo dos efectos: por un lado, que la accesibilidad provenga más de las nuevas autopistas virtuales (circuitos o redes globales) que de la vialidad tradicional (ejes viales) y, por otro, que las funciones centrales del comercio, las finanzas y la cultura pierdan localización física, reduciéndose los espacios de estas funciones en las zonas y líneas centrales de las ciudades.

Desde esta perspectiva, al analizar el precio de los bienes inmuebles en los corredores, como se observa en la Tabla 3, se debe decir que los precios más altos están relacionados a la jerarquía metropolitana de cada

11 Por eso el uso del prefijo "re-" delante de algunos conceptos de la arquitectura o del urbanismo: rehabilitar, reconstruir, revitalizar, restaurar, entre muchos otros.

ciudad y al tipo de especialización funcional que tienen –con excepción de Corrientes en Buenos Aires y de Libertador en Caracas, donde la caída de la paridad frente al dólar en los dos países marca su devaluación. Pero también están los casos de Quito, donde el corredor vive una crisis fuerte, y de Brasilia, donde el peso de la función gubernamental impide el funcionamiento del mercado inmobiliario privado.

Tabla 3.

Precio promedio m² bienes inmuebles.

Corredor Urbano	Precio promedio m ² 08-2020	Precio promedio m ² 01-2021
Metrópolis continental avanzada		
Paseo de la Reforma	\$ 4,600.00	\$ 4,300.00
Avenida Paulista	\$ 5,000.00	\$ 3,400.00
Avenida Corrientes	\$ 3,000.00	\$ 1,500.00
Metrópolis continental en proceso de desarrollo		
Alameda Libertador General Bernardo O'Higgins	\$ 2,500.00	\$ 2,100.00
Carrera Séptima	\$ 1,800.00	\$ 2,000.00
Avenida Libertador	\$ 1.00	\$ 1.00
Metrópolis nacionales avanzadas		
Ramblas de Montevideo	\$ 2,500.00	\$ 2,800.00
Paseo de la República	\$ 2,000.00	\$ 1,900.00
Avenida Guayaquil - Av. 10 de Agosto	\$ 1,500.00	\$ 1,000.00
Metrópolis nacionales con bajo nivel de desarrollo		
Paseo del Prado	\$ 900.00	\$ 800.00
Gran Eje Monumental	\$ 2,300.00	\$ 1,950.00

Fuente: Elaboración por autor con base en ponderación de datos de bienes raíces (CDMX, icasas; Sao Paulo, vivareal; Buenos Aires, zonaprop; Santiago, zo ominmobiliario; Bogotá, trovit; Caracas, conlallave; Montevideo, infocasas; Lima, trovit; Quito, plusvalía; La Paz, boliviainmobiliaria; Brasilia, wimoveis).

En segundo lugar, dos aspectos se aprecian con la caída de los precios de los bienes inmobiliarios: i) uno de carácter coyuntural (con una pérdida en los precios inmobiliarios de un 17% en solo cinco meses, explicable por la reducción de la densidad de interacción social y de la crisis económica, surgidas por el impacto del COVID-19); y ii) otro referido a la condición estructural, relacionada a la declinación de este tipo de centralidad debido al auge de la tecnología virtual que estaría produciendo la deslocalización, relocalización e incluso la alocalización del trabajo y los servicios (Carrión & Cepeda, 2020). Esto es, podría estar abriéndose una nueva fase en la centralidad: ¿su fin?

FUNCIONALIDAD

En cuanto a las funciones centrales que definen la condición de la centralidad urbana, se puede afirmar que tienen una presencia diversificada; aunque en muchos casos con similitudes y especializaciones. Como se observa en la Tabla N 2, todos los corredores son históricos, lo cual los dota de una función monumental; pues en ellos hay presencia de numerosos edificios de alta carga conmemorativa, como acontece en Paseo de la Reforma o en la Av. Bernardo O'Higgins. Así, también en la Tabla N 4 se analiza el predominio de la actividad económica internacional que les otorga una función global, como ocurre en la Avenida Paulista con los espigones de firmas transnacionales.

Tabla 4.

Transformación de funciones de corredores urbanos de América Latina.

Corredor Urbano	Funcionalidad	
	Origen	Actualidad
Metrópolis continental avanzada		
Paseo de la Reforma	Residencias lujosas, aristocráticas	Espacio de manifestaciones sociales, deportivas, políticas, culturales y alta carga simbólica Edificios más altos de la ciudad con actividades económicas de punta
Avenida Paulista	Zona residencial de élite cafetera de la sociedad paulista	Mayor centro financiero de Latinoamérica, edificios de mayor densidad constructiva y altura de la ciudad Predominio actividades residenciales, comerciales, culturales y financieras
Avenida Corrientes	Sendero de tierra	Centro financiero, administrativo, comercial, cultural y entretenimiento mundial «la calle que nunca duerme»
Metrópolis continental en proceso de desarrollo		

Alameda Libertador General Bernardo O'Higgins	Cauce norte, abastecedor de agua y cauce sur vertedero de residuos	Mayor conexión urbana, gran actividad comercial y monumental en un bandejón central
Carrera Séptima	Camino indígena a Usaquén	Eje representativo histórico, cultural, educativo, político, económico, recreacional, comercial
Avenida Libertador	Vía de conexión	Atraviesa distritos financieros, culturales, comerciales, turísticos y residenciales
Metrópolis nacionales avanzadas		
Ramblas de Montevideo	Eje arbolado para contemplar el Río de la Plata	Actividades de balneario con 20 playas a lo largo y actividades surf, canotaje, remo, deporte de competencia Lugar de mayor desarrollo residencial más elegante y moderno de la ciudad y fuerte significado cultural y patrimonial, símbolo de identidad
Paseo de la República	Conexión Lima con Chorrillos	Zona financiera, edificios de gran altura e influencia regional. Desarrolladores inmobiliarios de gran atractivo por su sistema de transporte
Avenida Guayaquil	Principal acceso al Centro histórico	Localización de edificios gubernamentales, históricos y actualmente 110 edificios desocupados
Metrópolis nacionales con bajo nivel de desarrollo		
Paseo del Prado	Vía límite de la ciudad	Arteria central donde se localiza monumentos, sitios históricos, bancos, restaurantes y museos
Gran Eje Monumental	Edificios de carácter gubernamental	Eje monumental es una espina del centro político

Fuente: Elaboración por autor con base en Alcocer (2000), Carmona (2002), Casas (2013), Chini (2019), Gruschetsky (2009), Hidalgo (2015), Marechal (2013), Márquez-López (2016), Oliveira (1998) y Priore Lima (2014).

Estas funciones conducen a una especialización del corredor, variable en el tiempo. Inicialmente fueron caminos de conexión y de uso residencial, con un importante componente de desigualdad que se verifica con la mejor localización de las familias adineradas respecto al centro fundacional y la desmedrada ubicación de las de menos ingresos respecto a la centralidad. En la actualidad esta tendencia se mantiene (Las Ramblas) bajo una doble lógica diferencial: la gentrificación elitiza el contenido social (Avenida Paulista, Reforma), y el cambio de usos de suelo conduce a las actividades más rentables (El Prado, Carrera Séptima), como son las funciones turísticas, comerciales y financieras.

Pero también hay casos de especialización de la función cultural, concentrada en la Carrera Séptima o Avenida Corrientes, con teatros, cafeterías y universidades. Además, no puede quedar atrás la exclusividad de la función gubernamental en el Gran Eje Monumental en Brasilia, con el peso de las actividades públicas administrativas del gobierno federal; algo similar –aunque con las diferencias del caso– al National Mall en Washington.

En estos corredores confluyen centros comerciales, edificios corporativos, sedes bancarias, universidades, hoteles, restaurantes, teatros, administración pública y privada, el sector inmobiliario, monumentos, museos, comercios y las oficinas de servicios terciarios. Es el espacio principal del capital inmobiliario, con costos de suelo relacionados al ranking de la urbe y apoyados en la tesis de la ciudad compacta, que impulsa procesos de recambio poblacional y de actividades. Estas arterias concentran buena parte de la oferta de trabajo, confluencia de población económicamente activa y la mayor densidad de riqueza de la ciudad. Pero su conformación, genera una serie de externalidades negativas, como son los altos costos de suelo (que terminan impulsando la gentrificación e incrementando las desigualdades no solo al interior de las ciudades, sino también en las relaciones entre ellas), y altas tasas de congestión y tráfico.

Estas entradas configuran el singular carácter simbólico que siempre ha tenido la centralidad, aunque en este último período sea mucho más rutilante. Esta condición simbólica permite la integración social y la pertenencia cultural, según los ámbitos intra e interurbanos.

ACCESIBILIDAD

La accesibilidad es fundamental en la configuración de cualquier centralidad urbana, debido a que a través de ella se logra que las funciones centrales definan sus radios de influencia y de acción. Para esto es importante su ubicación dentro de la estructura urbana, que generalmente corresponde a lugares céntricos (excepción del caso de las Ramblas en Montevideo). Pero también mucho tienen que ver los medios de transporte y la manera en que han evolucionado; tanto es así que los corredores han sido el escenario de la innovación en cada época, como se observa la Tabla N 5. El salto del transporte peatonal o tracción animales hacia sistemas motorizados se produjo a inicios del siglo XIX y, con ello, la vialidad automotora tomó relevancia.

Tabla 5.
Transformación de accesibilidad de corredores urbanos de AL.

Corredor Urbano	Localización	Accesibilidad	
		Origen	Actualidad
Metrópolis continental avanzada			
Paseo de la Reforma	Desde Santa Fe –nodo global– hasta Tepito –mercado popular–, bordeando el Centro Histórico y la zona turística, comercial y financiera	Camino de Emperadores y luego abierto a movilidad peatonal	Metro bajo tierra y Metro Bus (BRT) y bicicleta, helipuertos. 265 000 pasajeros transitan diariamente.
Avenida Paulista	Desde Pacaembú hasta la Cima Paulista	Primera vía pública asfaltada	Movimiento intenso de carros y autobuses. Alta demanda Metro (4estaciones). Mejora la accesibilidad con helipuertos en edificios.
Avenida Corrientes	Desde el nodo global de Puerto Madero, pasando por Av. 9 de Julio hasta el Cementerio de Chacarita	Primer tren de Argentina y tranvía	Actualidad 35 líneas de colectivos, dos estaciones de tren y 17 estaciones de subte. Proyecto piloto de peatonización parcial y nocturna.
Metrópolis continental en proceso de desarrollo			
Alameda Libertador General Bernardo O'Higgins	Desde Av. Presidente Salvador Allende hasta Av. Miguel Ramírez	Paseo con estatuas y monumentos	Localiza el Metro de Santiago y columna vertebral de transporte privado y público. Transantiago y Red Metropolitana de movilidad varias líneas de bus con Metro Santiago.
Carrera Séptima	Desde Chía hasta Río Fucha en Santa Ana Sur		Alta circulación vehicular, peatonal, transporte público. Una estación de Transmilenio. 26km/h promedio y 32 000 pasajeros por hora
Avenida Libertador	Desde Santa Rosa hasta Bello Campo	Eje conexión	Dos niveles, vía rápida por debajo y por arriba dos ejes de tránsito vehicular y puentes peatonales
Metrópolis nacionales avanzadas			
Ramblas de Montevideo	Desde Escollera Sarandí hasta Arroyo Carrasco	Eje Arbolado	Eje con tres fajas, céntrica circulación vehicular y dos laterales de circulación peatonal.

Paseo de la República	Desde Lince hasta Barranco con 66 cuadras	Línea férrea	Principal sistema de movilidad BRT Metropolitano, terminales de transporte interprovincial. Conforman ramblas de acceso a vía expresa, dos carriles vía normal y tres carriles vía rápida
Avenida Guayaquil	Desde Avenida 10 de agosto (Norte) hasta Avenida Maldonado (Sur)		Sistema de transporte BRT (Trolebús), buses de transporte público y vehículos privados, alto tránsito y aglomeraciones.
América Latina (gamma)			
Paseo del Prado	Desde Avenida Mariscal Santa Cruz hasta Ruta Nacional	Vía sobre Río Choqueyapu	Alta circulación peatonal y tránsito vehicular con varias líneas de autobús, conformando una conexión longitudinal de la urbe.
Gran Eje Monumental	Desde Bosque de Constituyentes hasta Regimiento de la Caballería de Guardia	Bulevar verde, la avenida tiene seis carriles con dos autopistas de 250 metros de ancho	Misma conformación desde su planificación por su condición de Plan de ciudad

Fuente: Elaboración por autor con base en Alcocer (2000), Carmona (2002), Casas (2013), Chini (2019), Gruschetsky (2009), Hidalgo (2015), Marechal (2013), Márquez-López (2016), Oliveira (1998) y Priore Lima (2014).

Así tenemos que el automóvil privado y el tranvía son los primeros en dar jerarquía a las vías urbanas. Entre ellas se encuentran los orígenes de los llamados corredores urbanos, siempre concebidos para integrar los límites externos de la ciudad con sus centralidades, lo cual hoy se hace más evidente con la lógica de la urbanización regional. Tanto el transporte individual del automóvil como el colectivo requerían de infraestructuras adecuadas que debieron ser diseñadas para el efecto –como lo evidencian el Paseo del Prado en La Paz, Avenida Guayaquil-10 de agosto en Quito y Corrientes en Buenos Aires–, entre otros.

Posteriormente, con el ingreso de los sistemas masivos de transporte, bajo suelo o de superficie, cambian sustancialmente estos viaductos. La primera fase de los metros en América Latina se inicia en Buenos Aires en 1913, pero recién toma fuerza en el último tercio del siglo con la entrada en la Alameda Bernardo O'Higgins (de Santiago) y Reforma (de Ciudad de México). Y luego, ya en este siglo, en Av. Paulista el primero y Guayaquil-10 de agosto el más reciente. En el medio, aparecen los llamados *Bus Rapid Transit* (BRT) que tienen una gran presencia en la articulación del transporte del conjunto de la ciudad con el Transantiago en Alameda O'Higgins, Trasmilenio en la Carrera Séptima de Bogotá y Trolebús en Guayaquil-10 de agosto. En cuanto al nivel de congestión, Carrera Séptima, Paseo de la Reforma y Avenida Paulista son las más complicadas en América Latina. A pesar de que la mayoría de los corredores tiene líneas de metro y/o de bus rápido, su accesibilidad es relativa, por lo que ciertas ciudades han buscado una combinación con programas aéreos (helipuertos) y movilidad alternativa (bicicleta, peatonalización, *scooters*).

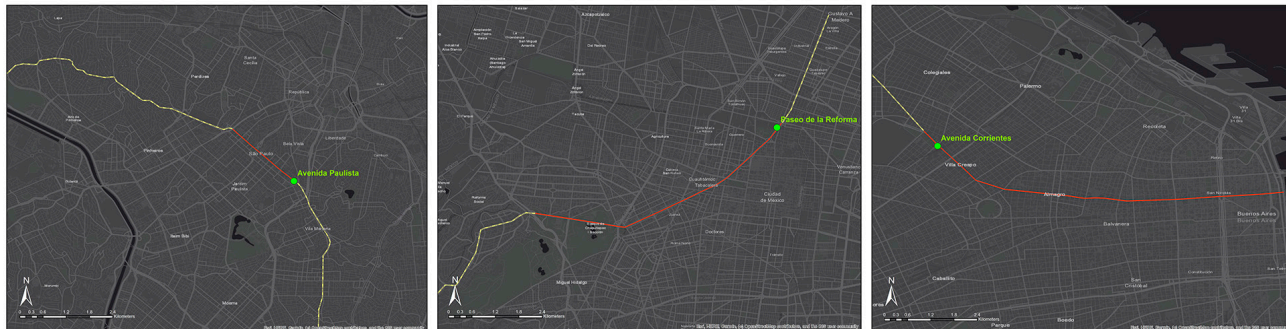
Si bien la rectoría de la producción de los corredores urbanos fue pública, su construcción y apropiación fueron privadas, debido a que se inscribieron en la lógica del llamado urbanismo de proyectos, que sustituyó a la planificación urbana. El tipo más significativo de acción pública es el Gran Eje Monumental, que responde a un plan urbano de ámbito nacional. Su producción es iniciativa de niveles de gobierno distintos: la Avenida Bernardo O’Higgins fue construida por el gobierno nacional; la Avenida Paulista, por el Estado de São Paulo, y la Carrera Séptima, por el gobierno municipal, pero su desarrollo se debe a la inversión privada. De tal manera, estas infraestructuras fueron diseñadas para el automóvil y luego, según cada coyuntura, para las nuevas modalidades del transporte de punta; hasta llegar al momento actual, cuando aparecen BRTs, metros, helipuertos y el auge de las nuevas formas de transporte no motorizado.

ESPACIALIDAD

El cambio formal y de contenido de la centralidad se explicita a partir de lo que Castells (1974) plantea respecto de la urbanización, en términos del tránsito de los “espacios de los lugares al de los flujos”. Los espacios de la centralidad urbana clásica se transforman, siguiendo una metáfora geométrica, desde el espacio-lugar interpretado como un punto –centro de un plano–, al de un espacio-flujo como una sucesión de puntos o nodos continuos, como se puede ver en la Figura 2.

Figura 2.

Corredores de Metrópolis continentales en proceso de desarrollo.



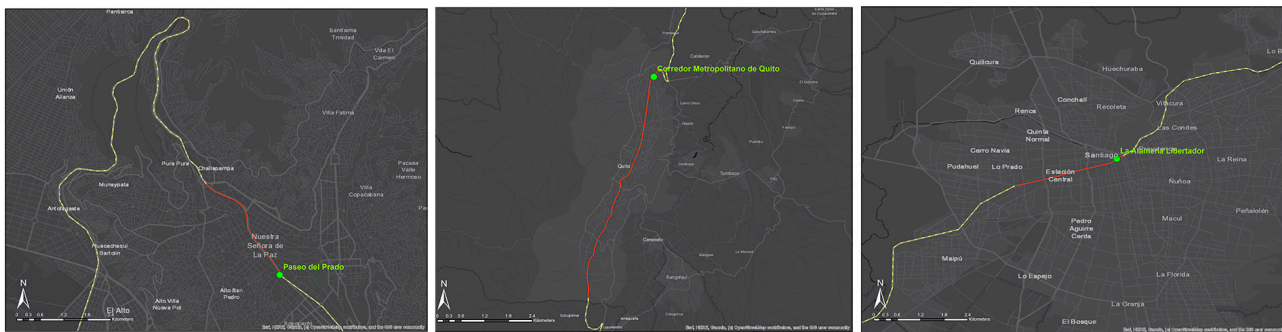
Fuente: Elaboración propia

Es mediante esta relación entre los puntos (línea) que se especifica la alteridad, la alta carga simbólica y la interacción social y económica que portan. En otras palabras, la centralidad ya no es exclusivamente una zona -a la manera de un punto equidistante a todos los puntos de una circunferencia- sino una línea que se constituye a partir de nodos localizados a lo largo de un trazo extendido. Y en un próximo futuro, una que se desplazará del espacio material al ciberespacio.

Territorialmente los corredores estructurados como centralidades longitudinales, se expanden como filamentos articuladores. En la Figura 3 se observa su localización que conecta la estructura productiva con los territorios próximos. Además, muestra la centralidad longitudinal articulada a la región urbana. En todas las jerarquías se observa la misma dinámica que se expande longitudinalmente y luego conecta a los territorios próximos.

Figura 3.

Centralidades longitudinales de conexión local y nacional.



Fuente: Elaboración propia.

Algunas reflexiones generales

Los corredores urbanos conforman un recorrido con nodos urbanos, independientemente de: las diferencias de extensión (Guayaquil-10 de agosto –43 km– y Carrera Séptima –24 km–, o Avenida Paulista –3 km– y Libertador –6 km); de si se encuentran bajo superficie, como Paseo de la República, o sobre superficie, como Corrientes (8,6 km); de que sean muy anchos, como Paseo de la Reforma, o angostas, como Paseo del Prado; o de que sean financieros, como Avenida Paulista, o monumentales, como Paseo de la Reforma.

Las centralidades longitudinales tienen dos elementos comunes. Por un lado, son la columna vertebral de los sistemas de transportación de cada región urbana, gracias a la accesibilidad física y telemática, aunque también permiten la cualidad simultánea de centralidad longitudinal; por otro lado, detentan la condición de espacio público, generando ensambles multiescalares de la estructura urbana, de la región urbana y del sistema transurbano global.

Esto conduce a la relevancia de dos formas de centralidad urbana: la clásica, compuesta por un plano de puntos (*Centro fundacional*, *Central Business District*), y la nueva (*corredor urbano*), configurada a partir de una línea integrada por múltiples nodos secuenciales. Esta longitudinalidad es una nueva forma que adopta la modalidad de nodo para integrar la región urbana con el sistema transurbano global, de modo que “el norte de las ciudades del sur se articula con las ciudades del norte” (Sassen, 2003).

De la existencia de la pluralidad de centralidades urbanas (por tipo y número) dentro de una ciudad se desprende la necesidad de construir políticas urbanas para: i) regular los mercados inmobiliarios en un momento en que la financiarización entra con fuerza (funciones centrales); ii) invertir en infraestructuras de base; y iii) constituir sistemas de centralidades donde el espacio público recupere su condición estructuradora de ciudad, y no el privado. Todo esto supone pasar del urbanismo de proyectos al urbanismo ciudadano, donde la escala sea humana y el sentido de la vida urbana sea la calidad y no la ganancia.

Los corredores urbanos, desde los inicios de las ciudades, son una parte tan fundamental de la planificación y construcción de las urbes que han estructurado la forma de cada una de ellas. Cabe destacar que son conectores o articuladores importantes que tienen elementos comunes y distintos, como se puede verificar a partir de las tipologías analíticas de historicidad (antigüedad, modernidad), funcionalidad central (económica, gubernamental) y accesibilidad (absoluta, relativa) y localización (borde, céntrica).

De esta manera, se ha instalado un debate en torno a tomar en cuenta a todas las centralidades como históricas y ya no solo a las que cuentan con mayor noción de antigüedad (fundacionales), pues las posteriores (*Central Business District*) y las más recientes centralidades longitudinales (corredores urbanos) son producidas y ocurren en momentos históricamente determinados. Y, por otro lado, el conjunto de centralidades debería actuar como un sistema, pero la lógica neoliberal de la ciudad lo impide; lleva a que las centralidades compitan entre sí, a que algunas de ellas pierdan su valor e incluso, en otros casos, a que su condición de espacio público sea de beneficio privado (Ramírez, 2021).

Por lo tanto, los corredores urbanos se transforman de simples vías en centralidades longitudinales de alcance nacional, regional y global, directamente relacionadas al desarrollo de la ciudad. Así, además, se abre el camino a entender cómo estos corredores empiezan una nueva etapa de posible decadencia a partir de la generalización de la era digital que traslada la base material de las ciudades a las plataformas virtuales. El auge del trabajo remoto disminuye la cantidad de población, genera el cierre de oficinas físicas y los grandes complejos corporativos se trasladan al mundo virtual, lo que evidentemente transforma los territorios y las centralidades.

Referencias bibliográficas

- Alcocer, J. (2000). *El paseo de la reforma de la ciudad de México. De su trazado originario y paseo decimonónico a su condición actual de área de centralidad*. (Tesis de Doctorado, Universidad de Valladolid, España). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=159653>
- Aristóteles. (2015). *Política* (G. Livov, trad.). Prometeo.
- Bourdieu, P. (1999). Efectos de lugar. En P. Bourdieu, *La miseria del mundo* (pp. 119-124). Ákal.
- Carmona, L. (2002). *Montevideo: proceso planificador y crecimientos*. Udelar.
- Carrión, F. (2012). El desafío político de gobernar una ciudad-región. *Cuestiones Urbano Regionales Revista del Instituto de la Ciudad*, 1(1), 127-137.
- Carrión, F. (2021). La ciudad neoliberal en América Latina. En P. Ramírez (Coord.), *Espacios públicos y ciudadanías en conflicto en la Ciudad de México* (pp. 11-40). UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Carrión, F. y Cepeda, P. (2020). Ciudades de plataforma: la Uberización. *Foro Nacional por Colombia*, (101-102), 80-91.
- Casas Matiz, E. I. (2013). Impacto socio espacial de la peatonalización de la carrera séptima. *Revista De Investigación*, 6(2), 227-236. <https://doi.org/10.29097/2011-639X.156>
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Marsilio Editori.
- Castells, M. (1997). *¿Fin del Estado nación?* <https://red.pucp.edu.pe/ridei/wp-content/uploads/biblioteca/Ma-nuel%20Castells%20Fin.pdf>
- Chini, V. S. F. (2019). *Eixão do lazer de Brasília: o Eixo Rodoviário Residencial e seu uso como espaço público*. (Tesis de Maestría, Universidade de Brasília). <https://repositorio.unb.br/handle/10482/36963>
- Cuadrado-Roura, J. y Fernández, J. (2005). Las áreas metropolitanas frente al desafío de la competitividad. En E. Rojas, J. R. Cuadrado-Roura y J. M. Fernández Güell (Eds.), *Gobernar las metrópolis* (63-110). Banco Interamericano de Desarrollo.
- Garza, G., Sobrino, J. A., y Jiménez, C. (2013). *Teoría de las condiciones y los servicios generales de la producción*. Colmex.
- Gruschetsky, V. (2009). Congestión y descongestión en el centro de la ciudad: una razón para ensanchar la calle Corrientes. Buenos Aires 1927-1932. *Serie Urbana*, 9, 47-59.
- Guevara, J. (2007). Metodología de investigación para la caracterización de corredores urbanos. *Psicología para América Latina*, (10).
- Harvey, D. (2005). *Produção capitalista do espaço*. Annablume.
- Hidalgo, G. (2015). Calles que fueron caminos: Intensificación de la trama de calles al sur de la Alameda en Santiago de Chile hasta fines del siglo XIX. *Historia (Santiago)*, 48(1), 195-244. <https://doi.org/10.4067/S0717-71942015000100006>
- Hoyos, G. (2009). El cambio urbano. Concentración, difusión descentrada y desarticulación. *Quivera*, 11(1), 103-124.
- Major agglomerations of the world. (2021). City population. <https://www.citypopulation.de/en/world/agglomerations/>
- Marechal, L. (2013). *Historia de la calle Corrientes*. Dunken.
- Márquez-López, L. (2016). Acumulación del capital inmobiliario y apropiación social del espacio público en el Paseo de la Reforma, Ciudad de México. *Economía, sociedad y territorio*, 16(50), 71-101. <https://doi.org/10.22136/est0502016760>

- Martínez, J. A. (2000).** *El Paseo de la Reforma de la ciudad de México. De su trazado originario y paseo decimonónico a su condición actual de área de centralidad.* (Tesis de Maestría, Universidad de Valladolid, España).
- Oliveira, M. A. (1998).** *Avenida Paulista: a produção contemporânea de uma paisagem de poder.* (Tesis de Magister, Universidad Estadual de Campinas, Brasil).
- Panerai, P., y Mangin, D. (2002).** *Proyectar la ciudad.* Celeste Ediciones.
- Pradilla Cobos, E. (2004).** Ciudad de México: los caminos de la privatización de lo urbano. *Revista Ciudades*, (64), 57-62.
- Pradilla Cobos, E. (2010).** Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina. *Cadernos Metrópole*, 12(24), 507-533.
- Priore Lima, R. (2014).** La avenida cambiante: las transformaciones de la Avenida Paulista en São Paulo y la construcción de su centralidad lineal. En *VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2014.* Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Ramírez, P. (2021).** *Espacios públicos y ciudadanías en conflicto en la Ciudad de México.* UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Rojas, E., Cuadrado-Roura, J., y Fernández, J. M. (2005).** *Gobernar las metrópolis.* BID.
- Santos, W. y Proença, A. (2020).** A infraestrutura rodoviária e a urbanização regional contemporânea no território paulista: o caso do corredor urbano Campinas-Sorocaba. *Eure*, 46(138), 235-256. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612020000200235>
- Sassen, S. (1995).** On concentration and centrality in the global city. En R. Robertson y K. White, *Globalization. Critical concepts in sociology* (pp. 63-78). Taylor & Francis.
- Sassen, S. (2003).** Localizando ciudades en circuitos globales. *Eure*, 29(88), 5-27. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612003008800001>
- Secchi, B. (2001).** La práctica actual de la proyección territorial. En X. Eizaguirre, *La construcción del territorio disperso.* Universidad Politécnica de Cataluña.
- Singer, P. (1976).** *Urbanización, dependencia y marginalidad en América Latina.* ILPES CEPAL.
- Soja, E. (2005).** Algunas consideraciones sobre el concepto de ciudades región globales. *Ekonomia: Revista vasca de economía*, (58), 44-75.
- The world according to GaWC. (2020).** Geography Department at Loughborough University. <https://www.lboro.ac.uk/gawc/world2020t.html>

revista invi



Revista INVI es una publicación periódica, editada por el Instituto de la Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, creada en 1986 con el nombre de Boletín INVI. Es una revista académica con cobertura internacional que difunde los avances en el conocimiento sobre la vivienda, el hábitat residencial, los modos de vida y los estudios territoriales. Revista INVI publica contribuciones originales en español, inglés y portugués, privilegiando aquellas que proponen enfoques inter y multidisciplinares y que son resultado de investigaciones con financiamiento y patrocinio institucional. Se busca, con ello, contribuir al desarrollo del conocimiento científico sobre la vivienda, el hábitat y el territorio y aportar al debate público con publicaciones del más alto nivel académico.

Directora: Dra. Mariela Gaete Reyes, Universidad de Chile, Chile

Editor: Dr. Luis Campos Medina, Universidad de Chile, Chile.

Editores asociados: Dr. Gabriel Felmer, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Pablo Navarrete, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Juan Pablo Urrutia, Universidad de Chile, Chile

Coordinadora editorial: Sandra Rivera, Universidad de Chile, Chile.

Asistente editorial: Katia Venegas, Universidad de Chile, Chile.

COMITÉ EDITORIAL:

Dr. Víctor Delgadillo, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México.

Dra. María Mercedes Di Virgilio, CONICET/ IIGG, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Dra. Irene Molina, Uppsala Universitet, Suecia.

Dr. Gonzalo Lautaro Ojeda Ledesma, Universidad de Valparaíso, Chile.

Dra. Suzana Pasternak, Universidade de São Paulo, Brasil.

Dr. Javier Ruiz Sánchez, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Dra. Elke Schlack Fuhrmann, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

Dr. Carlos Alberto Torres Tovar, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.

Sitio web: <http://www.revistainvi.uchile.cl/>

Correo electrónico: revistainvi@uchilefau.cl

Licencia de este artículo: Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0
Internacional (CC BY-SA 4.0)