

Grandes proyectos urbanos en metrópolis latinoamericanas: estudios de caso en el contexto de las prácticas neoliberales

Urban megaprojects in Latin American metropolis: cases of study in the context of neoliberal policies

Cándida Gago García* y Ubeimar José Martínez Sierra**

Recibido: 23/08/2021. Aprobado: 28/10/2021. Publicado: 30/11/2021.

Resumen. El objetivo del trabajo estudiar el impacto de los procesos de globalización, ligados a los postulados del neoliberalismo, en las metrópolis latinoamericanas valorando los cambios producidos en las últimas tres décadas en relación con la masiva implantación de Grandes Proyectos Urbanos (GPU) a través del estudio de una selección comparativa de casos.

Como hipótesis se señala que, con el aumento de su peso económico y las funciones de “control”, las ciudades han adquirido roles preponderantes en la nueva división internacional del trabajo, que se traducen en una readaptación de sus estructuras físicas y sociales. Estas se convierten en centros de la actividad, dentro de un modelo productivo de acumulación flexible, y en los territorios donde se concentran gran parte de los procesos de decisión, planificación y dirección. Ello sucede también en Latinoamérica, aunque el papel de sus metrópolis solo puede considerarse significativo en el contexto regional y “de país”, por su función de nexo entre los intereses territoriales supranacionales y los nacionales y locales.

Acorde con estos procesos, a lo largo de las últimas tres décadas han proliferado nuevas formas de producción de territorio urbano donde predominan diferentes tipologías: urbanizaciones cerradas, torres en altura (destinadas a uso residencial, generalmente de lujo, hoteles, sedes corporativas de grandes empresas u oficinas de servicios avanzados a las empresas), centros comerciales e importantes operaciones

de renovación integral. Todo ello apunta a negocios inmobiliarios en búsqueda de rentabilidades con alta velocidad de retorno. Así, en un contexto de financiarización de la economía la inversión inmobiliaria, históricamente ligada a la financiera, ha encontrado un ámbito apropiado para su reproducción abierto y flexible, constituyéndose en una de las formas fundamentales de inversión del capital.

Desde un punto de vista metodológico se ha optado por seleccionar indicadores cuantitativos, procedentes de organismos multilaterales (ONU, ONU-Habitat, CEPAL) y de las oficinas de estadística nacionales y de las ciudades que aproximen a la magnitud del proceso, a los que se une una selección de casos. Las ciudades a las que se refieren los indicadores y los estudios de caso (São Paulo, Río de Janeiro, Ciudad de México, Buenos Aires, Lima, Bogotá y Santiago), se distinguen por su tamaño demográfico y por ser los principales núcleos urbanos de las grandes economías regionales. También se han seleccionado por el peso de su PIB en el contexto latinoamericano y de sus países.

Por lo que respecta al levantamiento de casos (14 en total), estos han sido seleccionados para su estudio por las siguientes razones: i) todos han supuesto cantidades de inversión ingentes, recibiendo por ello abundante repercusión en los *mass media*; ii) se ha recogido una representación de las principales variedades de GPU, a saber, promociones inmobiliarias privadas destinadas a usos mixtos—generalmente destinados demandas de alto poder adquisitivo—, reconfi-

* Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Calle Profesor Aranguren s/n. Ciudad Universitaria, Universidad Complutense de Madrid, 28040, Madrid. España. ORCID: [http://orcid.org/0000-0003-2315-7943](https://orcid.org/0000-0003-2315-7943). Email: cgago@ucm.es

** Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. ORCID: [http://orcid.org/0000-0003-0186-3273](https://orcid.org/0000-0003-0186-3273). Email: umartine@ucm.es

guración y remodelación de las ciudades aprovechando la celebración de mega-eventos y actuaciones en infraestructura de transporte, con especial interés en los aeropuertos; iii) todos los casos son relevantes en el contexto urbano en el que se inscriben y su implantación ha tenido consecuencias significativas en el funcionamiento y las dinámicas urbanas.

Las principales líneas de discusión y las conclusiones que resultan de los estudios de caso presentados se centran, en primer lugar, en la interpretación de la participación del capital internacional y su alianza con las elites locales. Estas últimas han adquirido un nuevo rol, desempeñando ciertas funciones globales para articular las relaciones entre lo local y lo global. Este hecho ha favorecido la expansión del capital transnacional en las distintas fracciones funcionales de las economías urbanas. En segundo lugar, el análisis incide en la escasa contribución que la implantación de los GPU realiza a la equidad social, ya que con muchos de ellos se han intensificado la fragmentación territorial y la segregación, al revitalizarse el entorno y causar un aumento del precio del suelo, que puede haber implicado la expulsión de los residentes tradicionales. Algunos GPU tienen una gran capacidad en la generación o refuerzo de centralidades en los distintos niveles escalares (macro-regional, estatal, regional, local). Los ejemplos apuntan, también, a que los GPU deben ser entendidos, dentro de la lógica capitalista, como soluciones espaciales, “*spatial fix*” en el doble sentido que Harvey (2001) les ha otorgado, solución física y como salida a las crisis cíclicas. Por último, y dentro de la misma lógica, gran parte de las actuaciones deben ser consideradas iniciativas de *citymarketing*.

Palabras clave: Latinoamérica, neoliberalismo, grandes proyectos urbanos, globalización, metrópolis.

Abstract (no es el de Ma. Helena). The objective of the work to study the impact of globalization processes, linked to the postulates of neoliberalism, in the Latin American metropolises, assessing the changes produced in the last three decades in relation to the massive implementation of Large Urban Projects (GPU) through the study of a comparative selection of cases.

As a hypothesis, it is pointed out that with the increase in their economic weight and the functions of “control”, cities have acquired preponderant roles in the new international division of labor, which is translated into a readaptation of their physical and social structures. These become centers of activity, within a productive model of flexible accumulation, and in the territories where a large part of the decision, planning and management processes are concentrated. This is also the case in Latin America, although the role of its metropolises can only be considered significant in the regional and “country” context, due to their role as a nexus between supranational territorial interests and national and local ones.

In accordance with these processes, over the last three decades new forms of production of urban territory have proliferated where different typologies predominate: gated communities, high-rise towers (intended for residential use,

generally luxury, hotels, corporate headquarters of large companies or advanced business services offices), shopping centers and major comprehensive renovation operations. All this points to real estate businesses in search of profitability with a high rate of return. Thus, in a context of financialization of the economy, real estate investment, historically linked to financial investment, has found an appropriate environment for its open and flexible reproduction, becoming one of the fundamental forms of capital investment.

From a methodological point of view, it has been chosen to select quantitative indicators, coming from multilateral organizations (UN, UN-Habitat, ECLAC) and from national statistical offices and cities that approximate the magnitude of the process, to which join a selection of cases. The cities to which the indicators and the case studies refer (São Paulo, Rio de Janeiro, Mexico City, Buenos Aires, Lima, Bogotá and Santiago), are distinguished by their demographic size and by being the main urban centers of the large regional economies. They have also been selected for the weight of their GDP in the Latin American context and in their countries.

Regarding the survey of cases (14 in total), these have been selected for study for the following reasons: i) all have involved huge amounts of investment, thus receiving abundant repercussions in the mass media; ii) a representation of the main varieties of GPUs has been collected, namely, private real estate developments destined for mixed uses -generally destined for high purchasing power demands-, reconfiguration and remodeling of cities taking advantage of the holding of mega-events and performances in transportation infrastructure, with special interest in airports; iii) all the cases are relevant in the urban context in which they are registered and their implementation has had significant consequences on urban functioning and dynamics.

The main lines of discussion and the conclusions that result from the case studies presented focus, first of all, on the interpretation of the participation of international capital and its alliance with local elites. The latter have acquired a new role, performing certain global functions to articulate the relationships between the local and the global. This fact has favored the expansion of transnational capital in the different functional fractions of urban economies. Second, the analysis highlights the limited contribution that the implementation of GPUs makes to social equity, since with many of them territorial fragmentation and segregation have intensified, as the environment revitalized and caused an increase in the price of the GPU. land, which may have involved the expulsion of traditional residents. Some GPUs have a great capacity in the generation or reinforcement of centralities at the different scalar levels (macro-regional, state, regional, local). The examples also suggest that GPUs must be understood, within capitalist logic, as spatial solutions “*spatial fix*” in the double sense that Harvey (2001) has given them, a physical solution and as a way out of cyclical crises. Finally, and within the same logic, a large part of the actions should be considered *citymarketing* initiatives.

Keywords: Latin America, Neoliberalism, Urban megaprojects, Globalization, Metropolis.

INTRODUCCIÓN, HIPÓTESIS Y OBJETIVO

En las últimas tres décadas las grandes ciudades latinoamericanas han sido atractivos nodos de inversión inmobiliaria para multinacionales, corporaciones y *start-ups* regionales, aunque la recesión global ocasionada por la pandemia de la COVID-19 ha podido cambiar su suerte (ONU-Habitat, 2020). Con ello, el objetivo de este trabajo es realizar un levantamiento de casos relevantes que permita ilustrar la tipología de los procesos en una selección de grandes metrópolis que han experimentado un desarrollo generalizado de GPU (Grandes proyectos urbanos). El periodo de análisis finaliza en la primavera de 2019, coincidiendo con la irrupción de la pandemia por COVID-19, momento que puede ser considerado un cambio de tendencia (aunque esto último estaría por verse).

El trabajo pretende poner de manifiesto la significativa impronta de los procesos de globalización, ligados a los postulados del neoliberalismo, en las transformaciones morfológicas y en las dinámicas propias de las urbes de la región. El hito en el desarrollo de políticas neoliberales en Latinoamérica es la puesta en marcha de las medidas propuestas por el Consenso de Washington, de 1989, que formulaba reformas basadas en una política económica liberal ligada a la apertura de los mercados (apertura de los países al comercio internacional), una férrea disciplina económica y programas de ajuste estructural (control de las finanzas, reducción del endeudamiento público y privatización de empresas públicas). Todo ello iba encaminado a solventar las crisis de deuda externa en la que estaban sumidos muchos de los países (Martínez y Reyes, 2012). No obstante, debe asumirse que este no es un proceso lineal, sino que ha variado en su intensidad dependiendo de las diferentes trayectorias políticas de los Estados con un espectro que abarca desde gobiernos muy conservadores (por ej., Bolsonaro en Brasil, 2019), hasta otros de reconocida ideología de izquierdas (la Nicaragua de Ortega, la Bolivia de Morales, la Venezuela de Chávez y Maduro, por ejemplo).

Como hipótesis se señala que, con el aumento de su peso económico y las funciones de “con-

trol”, las ciudades han afianzado sus roles en la nueva división internacional del trabajo, que se traducen en una readaptación de sus estructuras físicas y sociales. El McKinsey Global Institute indica que cerca del 80% del PIB del mundo se produce en núcleos urbanos y el 38% en las 100 urbes con mayor aporte económico. Ellas se convierten en centros de la actividad, dentro de un modelo productivo de acumulación flexible y en los territorios donde se concentran gran parte de los procesos de decisión, planificación y dirección (Sassen, 1991; Taylor, 2004; Soja, 2000). En una lógica de competitividad las ciudades se han especializado, al multiplicar las iniciativas para favorecer la atracción (capitales, ideas e información, decisiones, trabajadores -especialmente los muy cualificados-, visitantes, etc.) y con ello se ha reajustado también la configuración del sistema mundial de ciudades y sus relaciones (Scott y Storper, 2015).

Acorde con estos procesos, y a pesar del impase que puede suponer la pandemia de la COVID-19, cuyos efectos solo pueden vislumbrarse hasta el momento en el corto plazo, a lo largo de las últimas décadas ha sido patente y profusamente estudiado para el ámbito latinoamericano la proliferación de nuevas formas de producción de territorio urbano donde predominan diferentes tipologías: urbanizaciones cerradas, torres en altura (destinadas a uso residencial, a hoteles, a sedes corporativas de grandes empresas u oficinas para los KIBS),¹ la multiplicación de centros comerciales e importantes operaciones de renovación integral, más allá de mencionar que también se han invertido capitales en vivienda social, antes asumida por la iniciativa pública. Todo ello apunta a negocios inmobiliarios en búsqueda de rentabilidades con alta velocidad de retorno. Así, en un contexto de financiarización general de la economía, la inversión inmobiliaria, históricamente ligada a la financiera, encontró a escala mundial, y en particular en las grandes metrópolis de la región, un ámbito apropiado para su reproducción más abierto, flexible y menos regulado que en el pasado, constituyéndose en una de

¹ Knowledge Intensive Business Services o servicios avanzados a las empresas.

las formas fundamentales de colocación del capital (Márquez, 2020).

Acorde con ello, se han producido cambios morfológicos, funcionales y sociales en las ciudades (Ciccolella y Vecslir, 2012; Pradilla 2007; Roberts, 2005; Mertins, 2005). Estos han favorecido por un lado, la relocalización de los centros de actividad urbana hacia zonas periféricas (Lencioni, 2008; Pereira e Hidalgo, 2008; De Mattos, 2010) cuyos procesos de expansión física y funcional se pueden explicar a través de conceptos como los de ciudad difusa (Dematteis, 1998) o ciudad sin confines (Nel.lo, 1998), y por otro, la emergencia de nuevas formas urbanas y de provisión de infraestructuras de gran centralidad que De Mattos (1999) ha denominado “artefactos de la globalización”.

Consecuentemente, con el neoliberalismo los procesos de urbanización y reurbanización pueden ser vistos como un producto del sistema capitalista en búsqueda de plusvalías. Para muchos expertos las ciudades se han convertido en las “incubadoras para la reproducción del neoliberalismo” (Theodore, Peck, Brenner, 2009) en donde el mercado juega un papel importante al imponer su lógica (Ciccolella, 1999). En la ciudad neoliberal se incrementa, aún más, la concentración de capitales, siendo la mayoría de sus componentes objeto de negocio y especulación sin un contrapeso significativo desde la sociedad civil o sin que la política logre disputar esta noción mercantilista en la toma de decisiones (Rodríguez y Rodríguez, 2012). Cabe insistir en que si bien algunos de estos procesos existían anteriormente, en la actualidad su magnitud se radicalizó a consecuencia de la adopción de políticas neoliberales en las urbes, cuyos espacios constituyen el producto de las relaciones del capitalismo global (De Mattos, 2002).

En este contexto, la estructura en la que se presentarán las ideas del trabajo es la siguiente: a continuación se especifica la metodología utilizada para la selección y el levantamiento de los casos y las fuentes de información empleadas; tras ello se abordará el papel de las ciudades latinoamericanas en el contexto de la globalización, al considerarlo paso imprescindible para entender el porqué del establecimiento o construcción de GPU, que se estudiarán en el epígrafe Los grandes proyectos

urbanos. En este mismo apartado se propone la discusión e interpretación de estas dinámicas como, por ejemplo, a la luz del concepto de *spatial fix* propuesto por Harvey o al valorar el papel jugado por las elites económicas. El último epígrafe contiene las conclusiones del estudio.

FUENTES Y METODOLOGÍA

Realizar una recopilación sistemática en donde aparezca reflejada la cantidad de acciones de transformación ligadas a la impronta de la globalización en las ciudades latinoamericanas resulta una tarea inasequible. De ahí que se haya optado por seleccionar indicadores cuantitativos que aproximen a la magnitud del proceso, a los que se une una selección de casos relevantes, referentes a las principales ciudades latinoamericanas. Posteriormente se procederá a su interpretación a la luz del abundante cuerpo teórico disponible.

El levantamiento comparativo de casos, base de este trabajo, constituye una tipología concreta de investigación cualitativa que se ha considerado útil y ajustada a los propósitos de estas líneas. Esta es adecuada ya que lo que se “pretende es el análisis y la síntesis de las similitudes, diferencias y patrones de dos o más casos que comparten casuísticas” y, en este sentido, la selección de casos a estudiar está directamente vinculada a las preguntas de investigación, siendo la comprensión de cada caso sustancial para establecer las bases del marco interpretativo común (Goodrick, 2014). Este tipo de análisis comparativo puede contribuir a reforzar teorías ya desarrolladas y favorecer enfoques complementarios (Glaser, 1965)

En cuanto al criterio de selección de las ciudades, todas ellas se distinguen por su tamaño demográfico y por ser los principales núcleos urbanos de las seis grandes economías regionales (Brasil, México, Argentina, Colombia, Perú y Chile), pero también se han elegido por el peso de su PIB en el contexto latinoamericano y de sus países. Las ciudades seleccionadas para la identificación de estudios de caso son: São Paulo y Río de Janeiro, principales núcleos urbanos de Brasil, ubicadas en los dos estados económicamente más importantes

y cuyas economías ascendieron conjuntamente al 42.4% del PIB nacional (2019).² Ciudad de México, situada según el “Global Metro Monitor” entre las 20 ciudades del mundo por su PIB;³ en 2019, su entidad federativa concentró un 17.8% del PIB total del país. La cifra es mucho mayor si se considera el volumen económico de la ciudad extensa, con un PIB que se aproxima al 30% de México.⁴ Con respecto a la tercera potencia económica de la región, se hará referencia a Buenos Aires, que concentra aproximadamente el 17% del PIB de Argentina; como en el caso anterior, esta proporción es mucho mayor si se considera el Gran Buenos Aires;⁵ además se incluyen ejemplos de las capitales de los otros tres países económicamente más significativos, Colombia, Perú y Chile. Se trata de núcleos de elevada entidad poblacional, concentrando el 25% (Bogotá),⁶ el 47.6% (Departamento de Lima)⁷ y el 42% (Región Metropolitana de Santiago)⁸ del PIB de sus respectivos países.

Por lo que respecta al levantamiento de casos (Cuadros 4 y 5), estos han sido seleccionados para su estudio desde una cuádruple perspectiva: i) todos han supuesto cantidades de inversión ingentes, recibiendo por ello abundante repercusión en los *mass media*; ii) se ha pretendido recoger una representación de las principales variedades de GPU realizados en el conjunto de las ciudades seleccionadas; iii) todos los casos son relevantes en el contexto en el que se inscriben y su implantación ha tenido repercusiones significativas en las dinámicas urbanas; iv) representan inversiones de una naturaleza variada –pública, privada, mixta (alianzas público

privadas)– procedentes de capitales nacionales y también internacionales, lo que hace referencia al cambio en la naturaleza del capital invertido, aspecto en el que la literatura científica incide.

En cuanto a los datos cuantitativos utilizados, estos se han recopilado de las distintas unidades o departamentos estadísticos de organismos multilaterales de reconocido prestigio: ONU, UN-Hábitat, la CEPAL y de los entes u oficinas de estadística de los países estudiados –INDEC (Argentina), IGBE (Brasil), INE Chile, DANE (Colombia), INEGI (México) e INEI (Perú)–. La información se ha completado con datos de las oficinas de estadística de las ciudades, informes de consultoras internacionales e información de prensa.

Las ciudades latinoamericanas en el contexto de la globalización

La inserción de las ciudades de América Latina en el proceso de globalización no puede entenderse sin tener en cuenta su explosivo proceso de urbanización, con características específicas en toda la región, que ha conducido a la megalopolización, altos índices de primacía en un número considerable de sistemas urbanos nacionales y a un desequilibrio significativo de los mismos. Todo ello ha otorgado un rol notorio a las ciudades primadas latinoamericanas, a pesar de arrastrar una serie de procesos negativos –sistemas de transporte deficitarios, carencia de infraestructuras básicas, segregación residencial, privatización del espacio, entre otros–.

En la actualidad la región tiene un proceso de urbanización consolidado, con tasas por encima del 80%, lo que la convierte en la segunda región más urbanizada del mundo y en aquella con la mayor variación de las tasas de urbanización desde 1950, aunque el crecimiento se ha retardado significativamente. El impulso más amplio se localiza en los años siguientes a la Segunda Guerra Mundial. Este fue consecuencia de la implementación de las políticas de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), que impulsó una ola de migración campesina, generando problemas que hoy persisten.

La dinámica urbanizadora no cesó en las décadas de 1980 y 1990. Las ciudades continuaron

² IGBE, 2021. <https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>

³ <https://www.brookings.edu/research/global-metro-monitor/>

⁴ Cálculos propios a partir de INEGI: <https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/default.aspx?pr=17&vr=7&in=2&tp=20&wr=1&cno=2>

⁵ <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=70382>

⁶ DANE (2021). \$260.7 billones de PIB en Bogotá que suponen más del 25% del PIB del país.

⁷ <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/producto-bruto-interno-por-departamentos-9089/>

⁸ Banco Central de Chile (2019): <https://www.bcentral.cl/areas/estadisticas/pib-regional>

siendo atractivas a pesar de los programas de ajuste estructural y la reorientación del modelo de desarrollo, si bien en todo ello debe considerarse una importante heterogeneidad (Rodríguez, 2002). Cabe destacar, aunque su cuantía y diversidad dificultan las interpretaciones, que desde la última década del siglo XX se aprecia la convivencia de dos fenómenos en principio contrapuestos. Por un lado, la persistencia de los índices de primacía (Jordán *et al.*, 2017), y por otro, el crecimiento de las ciudades intermedias (50 000-500 000 hab.) (Rodríguez, 2002). Todo ello ha favorecido una sustancial expansión de los espacios conurbados de las grandes metrópolis.

Aunque con intensidades diferentes se puede señalar que en la década de 1990, en relación con la política económica desarrollada, se produce una recuperación del dinamismo de la metrópoli primada latinoamericana, acompañada de profundas transformaciones en su estructura económica, con una sensible disminución del peso de la industria, el aumento de su papel como polos financieros nacionales y el incremento de las actividades comerciales y de hoteles y restaurantes⁹ (Roberts,

2005; Cuervo, 2017). Ello conlleva una reorganización de la estructura territorial y la aparición de nuevos paisajes residenciales, productivos y de ocio-consumo. Gran parte de la reestructuración está en relación con la atracción de capitales y la inversión internacional que se consolida en las aglomeraciones más importantes (Cuadro 1), en relación directa con los procesos de globalización y la apertura internacional.

Sobresale la concentración de gran parte del valor de la actividad económica en escasos núcleos. Las 40 principales ciudades producen aproximadamente el 30% del VAB de la región y de estas solo cuatro, Ciudad de México, São Paulo, Buenos Aires y Río de Janeiro, tienen el 15% del total de Latinoamérica (Montero y García, 2017). Ello se acompaña de la concentración de las funciones político- administrativas, económicas y también aquellas con una componente simbólica como el ocio-consumo, la recreación y el turismo.

En este contexto, la inserción de las ciudades latinoamericanas en la globalización se produce con un rol de semiperiferia, teniendo únicamente un protagonismo relativamente destacado algunas de las grandes megalópolis que actúan como sedes de las compañías multinacionales (Taylor y Derudder, 2015). Ello se refleja en los diferentes ránquines de ciudades, cuyo objetivo fundamental es valorar el nivel de competitividad de los nodos globales. El Cuadro 2, que recoge algunos de los más prestigiosos, muestra los puestos de las diez primeras

⁹ Cuervo señala dos especificidades en la transformación económica de las ciudades latinoamericanas. En primer lugar, que el peso del sector industrial continúa siendo relativamente importante en comparación con el panorama internacional y que la consolidación de las de las actividades de ocio-consumo no es tan uniforme como el caso del sector financiero.

Cuadro 1. Inversión Extranjera Directa, áreas metropolitanas seleccionadas (% respecto al total del país).

| | Fecha | % | Fuente |
|----------------------|------------|-------|---|
| Bogotá | 2008-2017 | 21.31 | Invest in Bogota |
| Buenos Aires I | 2015- 2018 | 31.46 | Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional |
| Ciudad de México III | 2016 | 32.8 | Secretaría de Economía de México y Banco Mundial. |
| Rio de Janeiro II | 2015 | 15 | Relatório de Investimento Direto no País. Banco Central do Brasil. |
| São Paulo II | 2015 | 39 | |
| Santiago (Chile) | 2009 | 13 | Global Santiago: Análisis de la Competitividad y de las conexiones internacionales de la Región Metropolitana. The Brookings Institute y JP Chase, 2016. |

Fuente: elaboración propia. I Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires. II Datos correspondientes a los Estados. III Ciudad de México y Estados de México y Puebla.

Cuadro 2. Puesto que ocupan las ciudades latinoamericanas en ránquines de ciudades mundiales. Diez primeras ciudades en cada uno de los listados.

| | GaWC, 2018 | Rank economic performance 2013- 2014 | Global Cities Index, 2012-2016 | 2025 City Compet. rankings | Global Financial Centres Index, 2018 | Cities of Opport., 2016 | Global Power City Index, 2018 | Global Liveability Ranking | Quality of living City Ranking |
|------------------------|------------------------|--|--|----------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| São Paulo | 15 | 284 | 31 | 36 | 66 | 25 | 40 | 95 | |
| C. de México | 19 | 147 | 34 | 72 | 61 | 23 | 39 | | |
| B. Aires | 28 | 286 | 26 | 67 | 90 | | 38 | 62 | 91 |
| Santiago | 38 | 160 | 60 | 60 | | | | 64 | 93 |
| Bogotá | 46 | 88 | 55 | 85 | | 26 | | | |
| Lima | 65 | 48 | 63 | 75 | | | | 80 | |
| R. Janeiro | 82 | 162 | 52 | 76 | 65 | 27 | | 91 | 118 |
| Montevideo | 84 | | | | | | | 68 | 78 |
| Caracas | 89 | | 79 | | | | | | |
| C. Panamá | 108 | | | 65 | 82 | | | 96 | 97 |
| Medellín | | 46 | | 91 | | | | | |
| Guadalajara | | 150 | | | | | | | |
| Fortaleza | | 164 | | | | | | | |
| B. Horizonte | | 187 | 89 | | | | | | |
| Recife | | 200 | | | | | | | |
| San Juan | | | | | | | | 67 | 92 |
| San José | | | | | | | | 73 | 108 |
| Asunción | | | | | | | | 92 | 115 |
| Port. Alegre | | | 88 | 97 | | | | | |
| Brasília | | | | | | | | | 107 |
| Monterrey | | | | 101 | | | | | 113 |
| Año edición. | 2018 | 2014 | 2017 | 2013 | 2018 | 2016 | 2018 | 2015 | 2019 |
| Elaborador | GaWC | Brookings + JPMorgan Chase | AT Kearney | Economist Intelligence Unit | Z/Yen Partners+ China Develop. Inst. | PWC | Mori Memorial Found. | Economist Intelligence Unit | Mercer |
| Nº de ciudades | 434 | 300 | 128 | 120 | 102 | 30 | 44 | 140 | 231 |
| Enfoque fundamental | Desempeño Económico | | Multisectorial: clima económico y factores de competitividad económica, social y medioambiental | | | | | Ambiental | |

Fuente: elaboración propia.

ciudades latinoamericanas. Sobresalen las grandes metrópolis, São Paulo, Ciudad de México, Buenos Aires, Santiago, Bogotá, pero en ningún caso se puede afirmar que ocupen un papel predominante ni en el desempeño económico reciente ni en aspectos relacionados con la sostenibilidad y la calidad de vida. Su rol puede considerarse significativo en el contexto latinoamericano y “de país” por su función de nexo entre los intereses territoriales supranacionales y los nacionales y locales (Taylor y Derudder, 2015).

El proceso presenta también múltiples manifestaciones en el espacio interior de los núcleos, proponiendo un nuevo modelo de ciudad para adecuarse a las exigencias de la acumulación del capital (Theodore, Peck, Brenner, 2009), hipótesis que suscribe este trabajo. Una considerable proporción de la literatura científica sobre este tema coincide al señalar que la adopción del modelo neoliberal en la mayoría de Estados latinoamericanos a finales de la década de 1980 y principios de los 90 se manifiesta en la incorporación de ciertos rasgos “genéricos” de la globalización en las ciudades, que se insertan sobre los particulares de cada una de ellas y configuran la morfología actual, especialmente en sus grandes metrópolis (Brand, 2009). Las políticas urbanas han llevado a una nueva manera de gestionar las ciudades y a la aparición de nuevos agentes en la producción inmobiliaria cuyas consecuencias en la actualidad se ven reflejadas en las dinámicas de crecimiento y reproducción, donde el mercado inmobiliario ha sido el motor de las transformaciones (Smith, 2004). Si bien estos procesos se habían observado antes del desarrollo neoliberal, la forma en que se manifiestan tiene diferencias cualitativas y cuantitativas, como resultado del aumento de las inversiones inmobiliarias privadas (De Mattos, 2002).

En estas transformaciones, y en particular para las grandes ciudades, se distingue la consolidación del capital financiero, en muchos casos de carácter especulativo y de riesgo, la liberación de sus flujos internacionales y el avance de su fusión con el capital inmobiliario. Esta tipología de inversión ha generado nuevos productos, como la vivienda periférica de interés social, los desarrollos inmobiliarios para la renovación de las áreas centrales y la

mercantilización y terciarización de la vida urbana (Márquez, 2020).

Los impactos de estos procesos, marcados por políticas de desregularización y de apertura económica, se han hecho sentir en particular en las grandes aglomeraciones y ha traído como consecuencia un aumento importante de la superficie total construida (cuadro 3). Asumiendo la diversidad de situaciones de cada realidad nacional y urbana, en general se produjo un cambio en las directrices de planificación urbana y/o la disminución de las normas reguladoras, en especial las concernientes a las calificaciones urbanísticas. Se trata de una planificación donde determinadas municipalidades modifican la calificación con el objetivo de atraer inversión inmobiliaria privada, favoreciéndose además una planificación escenográfica y estética (Irazábal, 2009). Más que una ausencia de planificación se produce un cambio de prioridades y así la pregunta clave del análisis no está en relación con la falta de planificación sino con el “¿por quién y para qué se producen las ciudades?” (Angotti y Irazábal, 2017). Es importante insistir en las facilidades dadas por las autoridades estatales y locales para la materialización del proceso, generando las condiciones necesarias: partenariados público-privados, simplificación legislativa, eliminación de trabas burocráticas o establecimiento de fideicomisos (Pradilla, 2010).

Los Grandes proyectos urbanos (GPU): estudios de caso seleccionados

En el contexto descrito se llevan a cabo grandes operaciones urbanísticas, parte de ellas de iniciativa privada. Se trata de los Grandes Proyectos Urbanos (GPU) de los cuales se ha realizado una selección ilustrativa (Cuadros 4 y 5). Esta recoge, entre otros, la refuncionalización de centros urbanos y áreas de vivienda, la construcción de sistemas masivos de transporte público, la construcción de áreas recreativas, la reconversión de zonas industriales en desuso o degradadas y la remodelación y ampliación de aeropuertos (Lungu, 2004). Son zonas que tras una fuerte inversión de capital, se reconvierten en ambientes modernos y deslumbrantes con diseño y tecnologías de punta que alojan usos mixtos de alta gama como hoteles internacionales, centros

Cuadro 3. Evolución de la superficie urbanizada. Grandes regiones del mundo, América Latina y ciudades seleccionadas.

| Tasa anual de crecimiento de la mancha urbana (%). Último año disponible. (No se disponen por el momento de datos homologables para el periodo 2015-2020). | | | % de cambio de la densidad demográfica del área edificada | Crecimiento anual medio (has). | |
|---|-----------|-----------|---|--------------------------------|-----------|
| | 1989/2000 | 2000/2014 | 2000/2014 | | |
| Mundo | 5.9 | 4.3 | -1.6 | 1989/2000 | 2000/2014 |
| Europa | 6.4 | 4.0 | -1.6 | | |
| Norteam., Australia y N. Zelanda | 6.7 | 5.9 | -1.4 | | |
| Este de Asia y Pacífico | 3.1 | 2.0 | -0.7 | | |
| América Latina | 5.1 | 4.5 | -1.7 | | |
| Ciudad de México | 3.3 | 5.7 | -1.0 | | |
| Buenos Aires | 1.9 | 2.3 | -0.4 | | |
| Santiago (Chile) | 2.5 | 3.5 | -0.4 | | |
| São Paulo | 2.0 | 0.6 | 0.4 | | |
| | 1989-2000 | 2000-2010 | 2000-2010 | | |
| Bogotá | 1.2 | 0.9 | 1.0 | 480.1 | 308.0 |
| | 1993-2007 | 2007-2015 | | 1993-2007 | 2007-2015 |
| Lima ¹ | 1.2 | 2.0 | | 842.3 | 1650.0 |
| | | 2004-2016 | | | 2004-2016 |
| Río de Janeiro ² | | 0.9 | | | 480.2 |

Fuente: elaboración propia a partir de *Atlas of Urban expansion*. ONU-Hábitat, NYU y Lincoln Institute (<http://www.atlasofurbanexpansion.org>); ¹Lima: Plan Regional de Desarrollo Concertado 2012- 2025. Los periodos de cálculo difieren del resto de ciudades; ² Datos para la municipalidad de Río de Janeiro (aproximadamente 45% del área metropolitana), Secretaría Municipal de Urbanismo. Revisão do Plano Diretor Sustentável LC 111/2011; ³ El cálculo de la superficie total de crecimiento se ha realizado para la investigación.

culturales, restaurantes, oficinas, terminales de transporte con diseños de vanguardia, etc. (Corral, 2009).

En el trabajo se han seleccionado ejemplos de GPU de diferentes tipologías (Cuadros 4 y 5):

A. Promociones inmobiliarias privadas, aunque algunas facilitadas por la acción pública con destino a usos mixtos, combinándose el espacio residencial para las elites, los centros comerciales de lujo, las dotaciones culturales, hoteles de cadenas internacionales, las actividades financieras y el espacio de oficinas para compañías nacionales e internacionales (Cidade Jardim, São Paulo; Distrito San Isidro, Lima; Paseo Reforma en Ciudad de México). A todos ellos la literatura les atribuye un aspecto

esencial que ha favorecido su desarrollo. Esto es, la puesta en valor de una estrategia de densificación edificatoria por verticalización en localizaciones con unas amplias rentas de monopolio ligadas a la centralidad y a la accesibilidad, lo que incrementa la rentabilidad (Harvey 2012; Márquez, 2020).

De todas ellas se puede citar, como pionera, la actuación en Puerto Madero (Buenos Aires), iniciada una década antes (Cuenya y Corral, 2011). Este hito reproduce un paisaje de estilo *waterfront* (Constela, 2013), réplica de actuaciones en Birmingham, Sídney, Baltimore o Barcelona. Algunos autores son de la opinión que en él se pone de manifiesto, como en ningún otro caso, un proceso de especulación inmobiliaria y de privatización encubierta del espacio público (Constela, 2013).

Cuadro 4. Selección de Grandes Proyectos Urbanos en metrópolis latinoamericanas.

| Denominación | Ciudad | Descripción | Fecha | Tipología | Extensión/ dimensiones** | Inversión | Uso final | Nacionalidad de la iniciativa |
|--|------------------|--|--|---|---|---|--|--|
| Puerto Madero | Buenos Aires | Remodelación integral del antiguo puerto. | 1991. Concurso de ideas. 1994. Inicio de las obras | Recinto urbano polifuncional con formato waterfront. | 170 ha. 2 248 720 m2 construidos hasta 2011 VI | 1 000 mill. US\$ | Ocio-consumo. Hostelería. Educativo. Residencial de lujo. Oficinas | Nacional e Internacional IV |
| Rascacielos en Avenida Reforma* | Ciudad de México | Edificios de rascacielos en la zona prime. Demolición de edificios viejos o en desuso | 2000-2019 | Edificios/ Rascacielos en uno de los CBDs en un eje urbano | 45 000 m2/ 920 000 m2 construidos | 1 900 mill. US\$ | Oficinas principalmente. Comercial, ocio y consumo. Hoteles. Residencial de lujo excepcionalmente | Nacional, con incursiones internacionales |
| Nuevo Polanco: Complejos Plaza Carso y Antara (como ejemplos de las actuaciones) | Ciudad de México | Edificios dotacionales (museos, fundaciones), centros comerciales y de rascacielos sobre antiguos espacios industriales | Inauguración: 2008 y 2006 respectivamente | Complejos comerciales con rascacielos | 78 000m2, convirtiéndose después en 1 430 000m2 de construcción | 800 mill.US\$ (CARSO) 200 mill.US\$ (Antara) V | Ocio-Consumo. Hoteles. Museos. Embajadas. Oficinas. Residencial | Nacional: Grupo CARSO. Internacional: Waltron St. Capital |
| Línea 4 de metro | Río de Janeiro | Construcción de línea de metro para dar servicio a las Olimpiadas de 2016. Se abrieron 7 estaciones | 2010- 2016 | Infraestructura | 16 km lineales | 2 800 mill. US\$ III | Público. Transporte. | Nacional |
| Parque Olímpico de Barra | Río de Janeiro | Instalaciones olímpicas en el área de Barra da Tijuca | 2012- 2016 | Infraestructura deportiva y de telecomunicaciones | 210 000 m2 | 724 mill. US\$ III | Dotacional. Ocio, Instalaciones | Público/privada |
| Emprendimiento Cidade Jardim | São Paulo | Condominio de rascacielos en espacio cerrado con 9 rascacielos de 158 m. de altura. Debajo se encuentra un shopping mall de lujo | 2008 | Edificios residenciales en condominio vertical+ centro comercial de lujo. | 40 000 m2/ 312 000 m2 construidos | 790 mill US\$ | Residencial de lujo. Comercial de lujo | Nacional. Grupo JHSF |

Cuadro 4. Continuación.

| Denominación | Ciudad | Descripción | Fecha | Tipología | Extensión/ dimensiones** | Inversión | Uso final | Nacionalidad de la iniciativa |
|--|---------------------|--|-------------|--|--|---------------------------------------|--|--|
| Rascacielos, Barrio de San Isidro* | Lima | Edificios de rascacielos en la zona Prime. Demolición de edificios anteriores, viejos o en desuso | 2000-2019 | Edificios/ Rascacielos en uno de los CBDs. | 28 000 m ² / 450 000 m ² construidos | 360 mill. US\$ | Oficinas principalmente. Ocio y consumo. Hoteles. Residencial de lujo | Nacional con incursiones internacionales |
| Prolongación del metro | Santiago (Chile) | Construcción de líneas 3 y 6 | 2017 | Infraestructura de transporte | 37.3 km lineales | 2 750 mill. US\$ **** | Público. Transporte | --- |
| Sistema de Transporte Masivo Transmilenio | Bogotá | Sistema de intercambiadores y terminales transporte terrestre. Calzadas de uso exclusivo de autobuses | Desde 1999. | Infraestructura de transporte | 112.9 km. hasta la fecha. 134 estaciones | 1 970,1 mill. US\$ (hasta 2016) | Público. Transporte | Nacional |

* Se han considerado, como aproximación, los diez edificios más elevados, construidos entre 2000 y 2019.

** Los cálculos de las superficies de las parcelas de las iniciativas en P. Reforma y en Nuevo Polanco (Ciudad de México), Cidade Jardim (São Paulo), San Isidro (Lima) se han realizado con ayuda de un SIG.

iii) Inversión presupuestada inicialmente. Se calcula que el total de los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro tuvieron un sobre coste del 51 %. Forbes: <https://www.forbes.com/sites/niallmcCarthy/2016/08/04/the-massive-cost-of-hosting-the-olympic-games-infographic/#534e4ec2c385>

iv) Corporación Antiguo Puerto Madero S.A. Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Ministerio del Interior y Municipalidad de Buenos Aires.

v) Olivera y Delgadillo (2014) señalan que la inversión final en Plaza CARSO ascendió a los 2000 millones de US\$.

vi) Según Cuenya y Corral (2011).

Fuente: elaboración propia. Investigación a partir de Webs de los Ayuntamientos de las ciudades, de los Ministerios con un papel promotor, de las promotoras privadas y de revistas especializadas en arquitectura y urbanismo.

Cuadro 5. Proyectos aeroportuarios seleccionados en grandes ciudades de América Latina.

| | Tipo de actuación | Fecha | Descripción | Inversión mill. US\$ | Capacidad anual máxima | Pasajeros millones de pasajeros | | Promotor/ Iniciativa | Fuente |
|--------------------------------------|--|---------------------------|---|----------------------|------------------------|---------------------------------|------|---|---|
| | | | | | | 2010 | 2018 | | |
| Ciudad de México | Nuevo aeropuerto sobre el aeropuerto Benito Juárez | Suspendido | Terminal de 743.000 m ² , tercera mayor a escala mundo, 6 pistas | 6 000** | 125 | 24.1 | 44.7 | Público-privada. Consorcio liderado por la empresa CARSO | https://enterateonline.wordpress.com/tag/ampliacion-del-aeropuerto-de-la-ciudad-de-mexico/ |
| São Paulo-Guarulhos | Terminal 3 y reforma de instalaciones | 2012-2014 | Construcción de una terminal con 192.000 m ² y acondicionamiento de instalaciones | 1 800* | 42 | 26.8 | 42.8 | Público-privada. concesionaria: GRUAirport | https://www.gru.com.br/es/institucional/sobre-gru-airport |
| Jorge Chávez (Lima) | Ampliación y remodelación | 2001-2009 | Ampliación de terminales de pasajeros y carga: 60.000 m ² . Adaptación operativa | 272 | 15 | 5.15 | | Ministerio de Transportes, concesión a Lima Airport Partners. | https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/informacion-financiera/memoria-anual |
| | Fase 3 | 2015-2020 | Ampliación de las pistas y nueva terminal: 9 mill. de m ² | 1 500 | 30 | | | Inversión mayoritaria de fondos privados | https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/informacion-financiera/memoria-anual |
| El Dorado (Bogotá) | Terminal 1. Adaptación operativa | 2007-2017 | Se ha pasado de 173.000 a 223.000 m ² , con 25.000 m ² de áreas comerciales. Adaptación operativa | 1 200 | 40 | 18.9 | 32.7 | Concesionaria: OAPIN | https://eldorado.aero/aeropuerto/obras-ampliacion/ |
| Comodoro Arturo Merino B. (Santiago) | Ampliación | 2016- 2020 (finalización) | Aumento en 175.000 m ² la superficie: construcción de una nueva terminal internacional y renovación de instalaciones | 700 | 30 | 10.31 | 21.4 | Ministerio de Obras Públicas. Concesionario: Nuevo Pudahuel | https://www.latercera.com/noticia/obras-renovacion-aeropuerto-santiago-presentan-6-avance/http://www.jac.gob.cl/estadisticas/informes-estadisticas-mensuales-del-trafico-aereo/ |

*. R\$ 2,6 miles de millones de reales, de 2014. Cambio 1 real= 0,45 US\$; ** Previstos en la inversión final; El gobierno de México anunció la suspensión de las obras en de enero de 2019.

Elaboración propia.

La Cidade Jardim en São Paulo es un ejemplo de condominio vertical cerrado, compuesto por nueve rascacielos que reposan sobre un centro comercial de lujo. Su construcción supuso una operación inmobiliaria llevada a cabo por un único inversor (JHSF) que ha sido objeto de interés mediático por la presión ejercida sobre los vecindarios cercanos, fundamentalmente la Favela Jardim Panorama (Fontes, 2014) y por constituir un ejemplo de elitización y privatización.

Tanto el Paseo Reforma (Ciudad de México) como el Distrito San Isidro (Lima) son ejemplos de ejes viarios centrales con una función vertebradora. En ellos se ha producido una sustitución edificatoria por densificación donde el incremento de los usos residenciales para población de altos ingresos (altos ejecutivos nacionales e internacionales que operan en la red global de ciudades) se combina con el aumento de rascacielos para oficinas y para uso hotelero, instalándose grandes cadenas internacionales (Chion, 2002; Villegas, 2015).

Márquez (2020) ha identificado un amplio elenco de desarrollos similares a esta tipología de iniciativas, además de las estudiadas en el Cuadro 4 como, por ejemplo, las Torres Atrio (Bogotá), la Torre Brooklin, (São Paulo), la Costanera Center (Santiago, Chile) o la futura Torre Mítikah, de Ciudad de México, cercana físicamente al siguiente ejemplo.

Características similares a los anteriores, pero partiendo de la refuncionalización de espacios en desuso, adquieren las múltiples actuaciones en las Colonias Granada, Ampliación Granada y Anáhuac del Distrito de Miguel Hidalgo (Ciudad de México). Así, conocidos como Nuevo Polanco, se han llevado a cabo importantes desarrollos sobre espacios industriales abandonados como consecuencia del auge de actividades posfordistas (Olivera y Delgadillo, 2014; Aguayo, 2016).

B. También pueden reconocerse procesos de reconfiguración y remodelación de las ciudades aprovechando la celebración de mega-eventos, como los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro (2016). Este tipo de actuaciones han sido calificados de exitosos en casos como Barcelona, Londres o Sídney, por ejemplo. La importancia de este mega-evento en concreto (olimpiadas) está en relación

con su capacidad para atraer inversión, modernizar infraestructuras, al tiempo que es una oportunidad de publicitar la ciudad (Essex y Chalkley, 1998); sin embargo, en el caso de Río las repercusiones positivas no han sido evidentes, existiendo un considerable movimiento de contestación (Maiello y Pasquinelli, 2015). Entre los impactos negativos debe citarse el desplazamiento de población de escasos recursos al verse desmanteladas sus favelas para la construcción de sedes deportivas e infraestructura de transporte. Se calcula que aproximadamente 22 000 familias fueron expulsadas (Popular Committee, 2015).

C. Dentro de los GPU realizados sobresalen también las actuaciones en infraestructura de transporte por la importancia de los medios económicos empleados, por la magnitud que alcanza su ejecución (terrenos, trabajadores y medios materiales, logística) y por el incremento de la movilidad que este tipo de infraestructuras supone. En este trabajo, además de la construcción de la Línea 4 del metro de Río de Janeiro con motivo de los JJ.OO. de 2016, se han seleccionado los casos del Transmilenio (Bogotá), las Líneas 3 y 6 del metro de Santiago y las intervenciones en grandes aeropuertos (cuadro 5).

La ampliación del metro de Río de Janeiro, mediante el tendido de la nueva línea 4, fue también criticada por parte de la opinión pública por ser la menos utilizada de toda la ciudad, solo recorriendo zonas de alto nivel adquisitivo. Por el contrario, el Sistema de Transporte Masivo Transmilenio (Bogotá) resulta un ejemplo calificado como exitoso, al menos en sus planteamientos y durante un tiempo, aunque muestra signos de congestión desde hace ya algunos años.¹⁰ Tuvo sus inicios a finales del siglo anterior y desde entonces se ha construido una red superficial de extensión considerable ba-

¹⁰ Diario *El Universo*. "En Bogotá caos y saturación amenazan el sistema de transporte público" 30-09-2011. Disponible en <https://www.eluniverso.com/2011/09/30/1/1361/bogota-caos-saturacion-amenazan-sistema-transporte-publico.html>. Diario *La República*. "Sin nuevas vías, el sistema de Transmilenio está en riesgo de saturación". 19-02-2015. Disponible en: <https://www.larepublica.co/infraestructura/sin-nuevas-vias-el-sistema-de-transmilenio-esta-en-riesgo-de-saturacion-2222326>

sada en carriles exclusivos para la circulación de autobuses. Una de las ventajas fundamentales es su coste, comparativamente más bajo que el tendido de una red de metro. Transmilenio constituye una iniciativa promovida por las instituciones públicas, aunque con una participación significativa del sector privado en relación con la concesión de la explotación comercial de las rutas (CEPAL, 2002).

Una tipología concreta de GPU que, a nuestro juicio, merece estudiarse con más detenimiento son los aeropuertos (Cuadro 5) ya que parte de las grandes ciudades latinoamericanas han sido partícipes de importantes proyectos de renovación en los mismos. Numerosos se han ejecutado, mientras que otros han quedado en los cajones debido a la coyuntura económica pero también a la falta de continuidad política.

Mención destacada, por la magnitud de la cantidad a invertir y la monumentalidad del proyecto, tiene el fallido desarrollo aeroportuario de Ciudad de México. La obra estrella del presidente Peña Nieto (2012-2018) fue suspendida a iniciativa del presidente López Obrador (2018) que convocó una consulta popular para ello, proponiendo una infraestructura sustitutoria sobre la antigua base militar de Santa Lucía (municipio de Zumpango). Con ello, se generaba una alternativa de tres aeropuertos para el área conurbada (Benito Juárez, Toluca y Felipe Ángeles-Santa Lucía) a fin de solventar el problema de saturación en la zona metropolitana. En el momento de cierre de este trabajo, la edificación del Felipe Ángeles (Santa Lucía) está muy avanzada. No obstante, pese a los criterios ambientales que sustentaron la desestimación del anterior macro-proyecto, el nuevo aeropuerto también presenta importantes externalidades negativas, como el hecho de estar desarrollado sobre suelos pantanosos, el difícil y prolongado acceso para los usuarios o los sobrecostes de ejecución.¹¹

En un plano más general, el significado de la construcción y renovación de los aeropuertos para las dinámicas urbanas opera en relación con la doble participación del sector aéreo en los procesos de globalización, tanto en su condición de vector de conectividad internacional como por tratarse de instalaciones simbólicas que reflejan “la imagen vanguardista e innovadora que una ciudad debiera proyectar, actuando como agentes de *citybranding*, al situar a las ciudades competitivamente” (Díez-Pisonero *et al.*, 2016).

Reconocida la escasa dimensión o infrarrepresentación del transporte aéreo latinoamericano en el concierto mundial (Gago y Córdoba, 2013), la renovación y mejora de los aeropuertos se ha convertido en una prioridad estratégica (Jessop y Sum, 2000). Se pueden identificar numerosas iniciativas en la región para su renovación y ampliación. Muchos de ellos, antes públicos, se han concesionado a la iniciativa privada a cambio de que esta llevara a cabo las reformas. Este proceso ha generado que la mayor parte de operadores aeroportuarios a escala mundial tengan presencia en el mercado latinoamericano.

Una vez valoradas algunas especificidades de los GPU seleccionados y en relación con la necesaria discusión e interpretación científica de los aspectos que ocupan este trabajo, se consideran esenciales cuatro puntos para entender el proceso: i) la participación del capital internacional en alianza con las elites regionales; ii) la escasa contribución de las intervenciones a la equidad social; iii) además, los GPU deben ser entendidos, dentro de la lógica capitalista, como soluciones espaciales “*spatial fix*” en el doble sentido que Harvey (2001) les ha otorgado, solución física y también como salida a las crisis cíclicas, y iv), por último y en esta misma lógica, gran parte de las actuaciones se insertan dentro de iniciativas de *citymarketing*.

i) Uno de los elementos explicativos del proceso

¹¹ *Diario El Financiero* (2021). El aeropuerto de Santa Lucía, la gran obra de AMLO, avanza a contra reloj. Disponible en <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2021/08/22/el-aeropuerto-de-santa-lucia-la-gran-obra-de-amlo-avanza-a-contra-reloj/>. 22-08-2021. Gobierno de México (2021). *Nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles*. Disponible en <https://www.gob.mx/nuevoaeropuertofelipeangeles>. *Mexcity Guide Insider*

(2019). Santa Lucía: nuevo nombre y ubicación del próximo aeropuerto. Disponible en: <https://mxcity.mx/2019/02/santa-lucia-ubicacion-y-nuevo-nombre-del-proximo-aeropuerto/>. Febrero, 2019. *El País* (2021). La odisea de llegar al nuevo aeropuerto de Santa Lucía. Disponible en <https://elpais.com/mexico/2021-02-13/la-odisea-de-llegar-al-nuevo-aeropuerto-de-santa-lucia.html>. 13-02-2021.

es la adaptación de las clases altas latinoamericanas a los requisitos de la coyuntura internacional, al favorecer los partenariados público-privados. Tal como se aprecia en los Cuadros 4 y 5 (apartados “nacionalidad de la iniciativa” o “promotor- iniciativa”), en los GPU analizados participa capital público, pero sobre todo privado, cuya procedencia es tanto nacional como internacional. Según interpretaciones recientes, ello constituye un ejemplo de cómo la burguesía monopólica latinoamericana estaría desempeñando ahora ciertas funciones globales para articular las relaciones entre lo local y lo global (Márquez, 2020). Este hecho favorece la expansión del capital transnacional en las distintas fracciones funcionales de las economías urbanas, a las que responde la construcción de GPU. Algunos autores indican también que las elites y sus alianzas internacionales han concentrado todavía mayor poder económico y de decisión lo que supone, de forma añadida, que los Estados estén metafóricamente “capturados” o limitados de manera severa por las empresas del sector privado en un contexto financiarizado (North y Clark, 2018).

La literatura especializada explica cómo bajo el régimen del neoliberalismo surge un nuevo equilibrio cuando los exportadores no tradicionales¹² y los intereses financieros privados cobran un impulso organizativo, tienen influencia económica y aumentan su capacidad para formar grupos de presión. Al utilizar sus recursos, estas elites colaboran para obtener una estructura política y un ambiente legal que les permita promover sus intereses (Spalding, 2018) como ha sido el caso de las adaptaciones legales e institucionales que favorecen las promociones de GPU. En este sentido, los grupos de poder latinoamericanos parecen destacar en el proceso por su ventaja del *know whom* and *know how* (saber a quien dirigirse –relaciones, contactos– y saber cómo realizarlo –procedimientos administrativos y legislativos–) y por operar en redes familiares, mientras que la asociación con los grupos de poder transnacionales facilita el manejo

del contexto global. Con ello también emerge una pequeña súper élite latinoamericana como parte de la elite transnacional (Durand, 2019).

Los ejemplos estudiados (Cuadros 4 y 5) muestran que la ejecución de los GPU se ha realizado en una alta proporción por consorcios público-privados o por la iniciativa privada. Para ello, bien el Estado bien la municipalidad actúa durante su ejecución en “alianza” o a favor del sector privado, creando los mecanismos y políticas específicas para facilitar las actuaciones. En muchos casos estas intervenciones pasan a formar parte de un mercado de bienes raíces de escala internacional, dirigido casi siempre a una demanda de alto poder adquisitivo, que suele exceder el ámbito local y nacional (Janoschka, 2002; Sanfelici, 2013). Es una dinámica que Harvey (2012) ha denominado la “urbanización del capital”, insistiendo en el poder que tienen las clases capitalistas para controlar los procesos urbanos.

ii) Esta nueva forma de “hacer ciudad” (Lungu, 2004) no solo tiene la capacidad de modificar la estructura espacio-funcional, sino que produce un aumento extraordinario de la rentabilidad del suelo, acompañado en muchos casos de una sustitución de los residentes por otros de mayor poder adquisitivo. Al respecto, Janoschka (2002) y Janoschka y Sequera (2016) han realizado análisis acerca de los procesos de gentrificación en cuatro ciudades latinoamericanas (Ciudad de México, Buenos Aires, Río de Janeiro y Santiago) y explican cómo el capital privado a través de sucesivas estrategias urbanísticas allana el camino para apropiarse de espacios relevantes.

Así, un aspecto muy apreciable del proceso es su contribución a la fragmentación física y social. Cabe señalar que incluso en este contexto, algunas ciudades fueron regidas por gobiernos progresistas por más de diez años, como en los casos de Quito (2000-2014) y Bogotá (2004-2016). Estos, si bien lograron avanzar en algunas cuestiones sociales y contribuyeron a la disminución de la pobreza, no lograron paliar la desigualdad. Los datos indican que el número de personas que viven en las áreas hiperdegradadas y en zonas suburbanizadas ha aumentado, pasando de 128 millones en 2001 a 143 millones en 2012, lo que representaba el 24% de la

¹² La clase alta latinoamericana estaría perdiendo en parte su carácter nacional en el sentido tradicional, cuyo rol principal había sido el propiciar las exportaciones de materias primas (Márquez, 2020).

población urbana. A ello cabe sumar aspectos como la irresolución del crónico problema de la vivienda (más de 100 millones de personas residiendo en tugurios), la segregación étnica, la citada gentrificación, que algunos de los GPU contribuyen a incrementar, las brechas de movilidad y de uso del tiempo, paliadas de manera deficiente por algunos de los ejemplos estudiados, la inseguridad y los impactos ambientales, entre otros (ONU-Habitat, 2016; CEPAL-ONU Habitat, 2016; Montero y García, 2017). Como se desprende del Cuadro 6, en los años de 2011 a 2017 se observa una tendencia hacia la desaceleración del cierre de la brecha de la igualdad, proceso que se ha acelerado por la pandemia de la COVID-19 que ha trastocado las dinámicas e incrementado la crisis, que a la fecha de redacción de este trabajo era de grandes dimensiones.

Al ahondar en el proceso es significativo cómo la dotación de GPU repercute en la estructura de la ciudad, al ser estos elementos causantes de fragmentación territorial y segregación social, ya

que revitalizan el entorno donde se desarrollan y causan un aumento del valor del suelo alrededor. Estos “artefactos globalizantes” facilitan los procesos de gentrificación, lo que conlleva la expulsión de residentes pertenecientes a grupos vulnerables. Ello es sobresaliente en el caso de los centros comerciales, cuya tipología ha sido recogida en dos ejemplos para este trabajo: centro comercial de lujo en la Cidade Jardim (São Paulo) y actuaciones en Nuevo Polanco (complejos Plaza Carso y Antara, Ciudad de México). Los centros comerciales se han convertido en verdaderas “bombas atómicas” para el comercio minorista, al provocar el desplazamiento o desaparición de los lugares tradicionales de abastos que no tienen recursos suficientes para competir (Martínez-Sierra, 2018).

Acorde con la magnitud del problema, la bibliografía referente a temas de segregación social en las ciudades latinoamericanas es extensa y, si bien la segregación no es nueva, sí lo son su forma y la reproducción generalizada. Gran parte de ella incide en el importante crecimiento del espacio

Cuadro 6. Indicadores de desigualdad y pobreza en las metrópolis latinoamericanas (evolución).

| Ciudad | Concepto | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 | 2020 |
|--------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|
| Bogotá | Desigualdad (I. Gini) | 0.492 | 0.52 | 0.56 | 0.54 | 0.52 | 0.50 | 0.559 |
| | Pobreza (%) | | 35.1 | 46.3 | 28.5 | 15.4 | 10.1 | 13.3 |
| Buenos Aires | Desigualdad (I. Gini) | 0.437 | 0.446 | 0.5 | 0.442 | 0.39 | 0.372* | 0.43* |
| | Pobreza (%) | 33.7 | 24.8 | 28.9 | 30.9 | 9.1 | | 15** |
| Lima | Desigualdad (I. Gini) | 0.414 | 0.386 | 0.403 | 0.446 | 0.43 | 0.4 | 0.4*** |
| | Pobreza (%) | 47.7 | 35.5 | 45.2 | 35.2 | 15.8 | 11.8 | 13.3*** |
| México D.F | Desigualdad (I. Gini) | 0.48 | 0.5 | 0.505 | 0.482 | 0.439 | 0.41 | |
| | Pobreza (%) | 34.6 | 35.5 | 28.0 | 30.1 | 31.7 | 28.4 | 32.6 IV |
| Santiago | Desigualdad (I. Gini) | 0.56 | 0.56 | 0.58 | 0.55 | 0.56 | 0.55 | |
| | Pobreza (%) | 28.5 | 17.7 | 12.1 | 10.6 | 11.5 | 9.5 | 14.2 V |
| São Paulo | Desigualdad (I. Gini) | 0.51 | 0.54 | 0.55 | 0.618 | 0.645 | 0.58 | 0.58 VI |
| | Pobreza (%)VII | 37.1 | | 39 | 31.2 | | 19 VIII | |

*Datos a 31-02-2019, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires; **Para población indigente, INDEC, 2021; ***Datos a 1-01-2018, INEI, 2018; IV CONEVAL, 2021. V Habits de AIS Group, mayo 2020, referido a la tasa de pobreza multidimensional; VI Mourao y Junqueira, 2021. VIIUN-HABITAT, 2008, para datos hasta 2005; VIII <https://borgenproject.org/revamping-favelas-top-10-facts-about-poverty-in-sao-paulo/>

Fuente: elaboración propia a partir de Portes y Roberts (2008), ONU (2014), DANE (Colombia, 2016, 2020), INEGI y CONEVAL (México, 2015), INE (Chile, 2016) y IBGE (Brasil, 2015); Bogotá, 2020, Observatorio de la Región para el I. Gini.

residencial para las élites en urbanizaciones cerradas (Cabral y Canosa, 2001; Beltrão, 2002; Vidal, 2008; Janoschka y Borsdorf, 2004; Roitman, 2011; ONU-Habitat, 2012), pero también es imprescindible considerar la proliferación de rascacielos con uso residencial, como los casos estudiados en este trabajo de la Cidade Jardim (São Paulo), los emprendimientos del Paseo de la Reforma (Ciudad de México) o el Barrio de San Isidro (Lima).

iii). Para Harvey (2001) todo el proceso responde a otra ronda del modo de producción capitalista que precisa de la reconstrucción de los territorios. Se requieren, así, nuevas fijaciones espaciales —*spatial fixes*— que creen las condiciones específicas. Los GPU estudiados pueden considerarse fijaciones espaciales renovadas, donde se destruye o devalúa espacio (fábricas en desuso, almacenes y puertos antiguos, áreas históricas y/o degradadas, zonas de infravivienda) para crear otros nuevos (las nuevas fijaciones espaciales). Puede considerarse que todo ello es un ejemplo más de cómo el capitalismo sobrevive en función de estrategias de expansión, al buscar cíclicamente fijaciones espaciales. Además, las mejoras en transportes y comunicaciones (*mobile spatial fix*), de las que se han presentado varios casos en este trabajo (por ej., renovación, extensión y establecimiento de aeropuertos), son ejemplos paradigmáticos de la creación de aquellas condiciones necesarias para que la expansión del proceso capitalista ocurra, disminuyendo las barreras espaciales. En los medios urbanos, como las grandes ciudades latinoamericanas, los GPU son muestras de la tensión y la complementariedad de los dos tipos de fijaciones espaciales a la hora de solucionar los procesos de sobreacumulación capitalista. Se producen fijaciones de capital inmóvil, creando nuevos espacios (centros comerciales, zonas de ocio y cultura, rascacielos para usos de oficinas o residencial de lujo, hoteles, museos y dotaciones culturales) y fijaciones de capital móvil (aeropuertos, sistemas de transporte por carretera, las líneas de metro). Ambas tipologías de *spatial fix* se necesitan y estimulan simbióticamente.

iv) En última instancia, estas iniciativas son manifestación de la globalización, cuyos significados van más allá del incremento de superficie construida o de su capacidad para albergar actividades

económicas, debiendo además ser consideradas estrategias de *citymarketing*. Los GPU suelen poseer un alto significado simbólico, al ser iconos de la naturaleza de los flujos transnacionales actuales y representar el poder de las ciudades y de algunos de sus habitantes (McNeill, 2005). Las políticas urbanas y de planificación que los promueven, con un componente cosmético, han favorecido su desarrollo e intentan además la consecución de una imagen de ciudad que enfatice la distinción, la modernidad y el vanguardismo (Markusen y Schrock, 2006; Fuentes, 2011). Ello forma parte de un conjunto de prácticas denominadas genéricamente *fast policies*. Así, las ideas políticas y de planificación urbana asociadas al *citymarketing* han encontrado un amplio eco transnacional favorecidas por la interconexión que proporcionan las tecnologías de la información y la comunicación (Peck y Theodore, 2015; Osborne, 2004).

CONCLUSIONES

El levantamiento de casos presentado pretende poner de manifiesto algunos de los procesos de transformación que las grandes metrópolis latinoamericanas han experimentado en las últimas décadas. El análisis se ha centrado en la presentación de la naturaleza de grandes proyectos urbanos (GPU), entendidos como adaptaciones de las ciudades a las nuevas demandas económicas en el contexto de la globalización.

Consideramos que los casos seleccionados son representativos por razones sustanciales: ilustran las alianzas entre el capital nacional e internacional; constituyen actuaciones especulativas que conllevan un aumento considerable del valor del suelo; contribuyen a generar espacios segregados y para las elites donde en muchos casos se ha expulsado a los residentes anteriores. Con todo, se dan cita paisajes excluidos y espacios residenciales para clases pudientes a los que se suman paisajes modernos y globalizados, acordes a las tendencias.

En esta línea argumental es destacable el carácter estético que han adquirido numerosos GPU, donde aparte de su propósito fundamental se añaden otros, al tratarse de actuaciones relacionadas con las

prácticas de *citymarketing*. Se trata de una línea de trabajo a explorar más detenidamente, en relación también con interpretaciones relacionadas con la economía de la experiencia (Pine y Gilmore, 2002) y el desarrollo de la sociedad de consumo capitalista cuyas practicas exceden la demanda bienes o servicios, al pasar también a consumirse imágenes, experiencias, narrativas, paisajes, lugares, escenas culturales, entre otros (Urry, 2010; Gago, Córdoba *et al.*, 2021).

En síntesis, con los ejemplos vistos en este trabajo y su interpretación se corrobora la tesis de Harvey (2005) en su análisis histórico del neoliberalismo, que muestra cómo su difusión en áreas cada vez más amplias del planeta ha producido una profunda reestructuración no solo económica, sino también social, política y territorial en las ciudades, las cuales se han convertido en elementos esenciales para la reproducción de sus prácticas. Desafortunadamente, la irrupción de la catástrofe sanitaria, económica y social de la COVID-19 ha exacerbado las grandes brechas estructurales (CEPAL, 2021). Pareciera que con esta crisis se cierra un ciclo y está por ver si los próximos años se convierten en una oportunidad para la consecución de ciudades más inclusivas y donde las oportunidades se democratizan al conjunto de los habitantes.

REFERENCIAS

- Aguayo, A. (2016). Nuevo Polanco: renovación urbana, segregación y gentrificación en la Ciudad de México. *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 37(80), 101-123.
- Angotti, T. e Irazábal, C. (2017). Planning latin American cities: dependencies and "Best Practices". *Latin American Perspectives*, 213, 44(2), 4-17.
- Beltrão, E. (2002). Novos territórios urbanos e novas formas de hábitat no Estado de São Paulo. En Cabañes, *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (pp. 397-422). Univ. de Guadalajara. UNESCO.
- Brand, P. (2009). *La ciudad Latinoamericana en el siglo XXI. Globalización, Neoliberalismo y Planeación*. Universidad Nacional de Colombia: Medellín.
- Cabañes, L. F. y Canosa, E. (2001). Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara. *Espiral*, 7(20), 223-253.
- CEPAL. (2002). *Hacia un nuevo paradigma de los sistemas masivos de transporte urbano. El caso de Transmilenio*. Boletín FAL No.196. CEPAL: Santiago.
- CEPAL (2012; 2014; 2020). *Panorama Social de América Latina*. CEPAL: Santiago.
- CEPAL y ONU-Habitat (2016). *La matriz de la desigualdad social en América Latina y el Caribe*. (LC/G.2690(MDS.1/2)). CEPAL: Santiago.
- Chion, M. (2002). Dimensión metropolitana de la globalización: Lima a fines del siglo XX, *EURE*, 28(85), 71-87.
- Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE*, 25(76), 5-27.
- Ciccolella, P. y Vecslir, L. (2012). Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires. *Rev. Iberoamericana de Urbanismo*, 8, 23-41.
- Constela, C.V. (2013). Gentrificación y renovación urbana. Abordajes conceptuales y expresiones en América Latina, *Anales de Geografía*, 33(2), 219- 234.
- CONEVAL (2021). *Monitoreo de estados. Pobreza 2020*. Ciudad de México.
- Corral, M. (2009). *Grandes proyectos urbanos. Actores públicos y privados en el emprendimiento Puerto Madero*. Instituto Gino Germani, UBA: Buenos Aires.
- Cuenya, B. y Corral, M. (2011). Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *EURE*, 37(111), 25-45.
- Cuervo, L. M. (2017). *Ciudad y territorio en América Latina. Bases para una teoría multicéntrica, heterodoxa y pluralista*. ONU-CEPAL: Santiago.
- De Mattos, C. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: Lo que existía sigue existiendo. *EURE*, 25(77), 29-56.
- De Mattos, C. (2002). Transformación de la ciudad Latinoamericana ¿Impactos de la Globalización? *EURE*, 28(85), 1-10.
- De Mattos, C. (2010). *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*. Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos, OLACCHI: Quito.
- Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En Monclús, F. *La ciudad dispersa*. CCCB: Barcelona.
- Durand, F. (2019). *La captura corporativa del Estado en América Latina*. Lateinamerika-Institut (LAI), Freie Universität Berlin.
- Díez, R., Gago, C. y Córdoba, J. (2016). Los aeropuertos de la globalización, *BAGE*, 72, 221-247.
- Essex, S. y Chalkley, B., (1998). Olympic Games: catalyst of urban change. *Leisure studies*, 17(3), 187-206.

- Fontes, C. (2014). *São Paulo e as novas configurações do espaço urbano: o Parque Cidade Jardim e seu impacto na marginal Pinheiros*. Tesis de maestría. UNESP.
- Fuentes, L. (2011). Competitividad urbana en el contexto latinoamericano. El caso de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 48, 81-106.
- Gago, C. y Córdoba, J. (2013). Sistemas urbanos en América Latina: Roles y advenimientos de nuevos centros desde la perspectiva del transporte aéreo. *Anales de Geografía*, 33(2), 9-39.
- Gago, C. y Córdoba, J. et al (2021). Territorio e imagen de destino turístico: Cancún- Riviera Maya como destino turístico global. En L. F. Cabrales et al., *Geografía aplicada para el futuro. El legado de Miguel Ángel Troitino*. Guadalajara (Mex.): Editorial Universidad de Guadalajara.
- Glaser, G. (1965). The constant comparative method of qualitative analysis. *Social problems*, 12(4), 436-445.
- Goodrick, J. (2014). *Estudios de caso comparativos*. RMIT University y UNICEF: Florencia.
- Harvey, D. (2001). Globalization and the "spatial fix". *Geographische Revue*, 3(2), 23-30.
- Harvey, D. (2005). *Spaces of neoliberalization: towards a theory of uneven geographical development*. Franz Steiner Verlag: Wiesbaden.
- Harvey, D. (2012) *Ciudades rebeldes*. Akal: Madrid.
- INEI (2018). Perú. *Perfil de la pobreza por dominios geográficos, 2007- 2017*. INEI: Lima.
- Irazábal, C. (2009). *Revisiting Urban Planning in Latin America and the Caribbean*. ONU-Habitat: Nueva York.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad Latinoamericana: Fragmentación y privatización. *EURE*, 28(85), 11-22.
- Janoschka, M. y Borsdorf, A. (2004). *Condomínios fechados and barrios privados: the rise of private residential neighbourhoods in Latin America*. Routledge: Londres.
- Janoschka, M. y Sequera, J. (2016). Gentrification in Latin America: addressing the politics and geographies of displacement. *Urban Geography*, 37(8), 1175-1194.
- Jessop, B. y Sum, N.L. (2000). An entrepreneurial city in action: Hong Kong's emerging strategies in and for (inter) urban competition. *Urban Studies*, 37(12), 2287-2313.
- Jordán, R., Riffo, L. y Prado, A. (2017). *Desarrollo sostenible, urbanización y desigualdad en América Latina y el Caribe*. ONU-CEPAL: Santiago.
- Lencioni, S. (2008). Impasses da gestão metropolitana nas regiões de Buenos Aires, São Paulo e Santiago. *Scripta Nova*, 279(59).
- Lungo, M. (2004). Grandes proyectos urbanos. Una visión general. En M. Lungo (Ed.) *Grandes proyectos urbanos* (pp. 15-67). Lincoln Institute of Land Policy: El Salvador.
- Maiello, A. y Pasquinelli, C. (2015). Destruction or construction? A (counter) branding analysis of sport mega-events in Rio de Janeiro. *Cities*, 48, 116-124.
- Markusen, A. y Schrock, G. (2006). The distinctive city: divergent patterns in growth, hierarchy and specialisation. *Urban Studies*, 43(8), 1301-1323.
- Márquez, L. (2020). El capital inmobiliario-financiero y la producción de la ciudad latinoamericana hoy. *Cadernos Metrópole*, 22, 665-682.
- Martínez-Sierra, U. J. (2018). *Dinámicas urbanas de las metrópolis latinoamericanas en los procesos de globalización*. Tesis Doctoral. Universidad Complutense: Madrid. Disponible en: <https://eprints.ucm.es/id/eprint/55721/>
- Martínez, R. y Reyes, E. S. (2012). El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina. *Política y cultura*, 37, 35-64.
- McKinsey G. Institute. (2011). *Urban World: Mapping the Economic Power of Cities*. McKinsey & Company: Washington, D.C.
- McNeill, D. (2005). Skyscraper geography. *Progress in Human Geography*, 29(1), 41-55.
- Mertins, G. (2005). Transformaciones recientes en las metrópolis latinoamericanas y repercusiones espaciales. En M. Welch (Ed.), *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes* (pp. 189- 200). Biblos: Buenos Aires,
- Montero, L. y García, J. (2017). *Panorama multidimensional del desarrollo urbano en América Latina y el Caribe*. CEPAL: Santiago.
- Mourao, P. y Junqueira, A. (2021). Through the irregular paths of inequality: an analysis of the evolution of socioeconomic inequality in Brazilian states since 1976. *Sustainability*, 13(4), 2356.
- Nel.lo O. (1998). Los confines de una ciudad sin confines. En F. Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias* (pp. 35-57). CCCB: Barcelona,
- North, L. L. y Clark, T. D. (2018). *Dominant Elites in Latin America: From Neo-Liberalism to the 'Pink Tide'*. Cham: Springer.
- Olivera, P. y Delgadillo, V. (2014). Políticas empresariales en los procesos de gentrificación en la Ciudad de México. *Revista de Geografía Norte Grande*, 58, 111-133.
- ONU. (2014). *World Population Prospects. The 2014 Revision*. ONU: Nueva York.
- ONU-Habitat (2012). *Estado de las Ciudades de América Latina y el Caribe*. ONU.
- ONU-Habitat (2016; 2020). *World Cities Report*. ONU: Nairobi.
- Osborne, T. (2004). On mediators: Intellectuals and the

- ideas trade in the knowledge society. *Economy and Society*, 33(4), 430-447.
- Peck, J., y Theodore, N. (2015). *Fast policy: Experimental statecraft at the thresholds of neoliberalism*. U. of Minnesota Press.
- Pereira, P. E. y Hidalgo, R. (2008). *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina*. Pontificia Universidad Católica de Chile: Santiago.
- Pine, B. J. y Gilmore, J. H. (2011). *The experience economy*. Harvard Business Press.
- Popular Committee (2015). *Rio 2016 Olympics: the exclusion Games*. Terredeshommes.
- Pradilla, E. (2007). Las políticas y la planeación urbana en el neoliberalismo. *Seminario internacional. La globalización neoliberal y la planeación urbano-regional*. Medellín, 1-16.
- Provincia de Buenos Aires (2020). *Distribución del Ingreso. Total 6 aglomerados de la Provincia*. Dirección Provincial de Estadística.
- Roberts, B. R. (2005). Globalization and Latin American cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(1), 110-123.
- Rodríguez, J. (2002). *Distribución territorial de la población de América Latina y el Caribe: tendencias, interpretaciones y desafíos para las políticas públicas*. CEPAL: Santiago.
- Rodríguez, A. y Rodríguez, P. (2012). Santiago, una ciudad neoliberal. *Questiones Urbano Regionales. Revista del Instituto de la Ciudad*, 1, 101-126.
- Roitman, S. (2011). Distinción social y hábitat residencial en AL. *Revista INVI*, 26(73), 17-71.
- Sanfelici (2013). Financeirização e produção do espaço urbano no Brasil. *EURE*, 39(118), 27-46.
- Sassen, S. (1991): *The Global City*. Princeton University Press: Princeton-NJ.
- Scott, A. J. y Storper, M. (2015). The nature of cities: the scope and limits of urban theory. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(1), 1-15.
- Spalding, R. J. (2018). Los empresarios y el estado en la Nicaragua post-revolucionaria. En A. Codato y F. Espinoza, *Élites en las Américas: diferentes perspectivas* (pp. 145-185). Editora UFPR.
- Smith, N. (2004). Nuevo globalismo y nuevo urbanismo. La gentrificación como estrategia urbana global. En Observatorio Metropolitano de Madrid (Eds.), *El mercado contra la ciudad*. Traficantes de sueños: Madrid.
- Soja, E. (2000). *Postmetrópolis*. Traficantes de sueños: Madrid.
- Taylor, P. J. (2004). *World City Network*. Routledge: Londres.
- Taylor, P. J. y Derudder, B. (2015). *World city network: a global urban analysis*. Routledge.
- Theodore, N., Peck, J. y Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal. *Temas sociales*, 66, 1-12.
- Urry, J. (2010). Consuming the planet to excess. *Theory, Culture & Society*, 27(2-3), 191-212.
- Vidal, S. (2008). Mutaciones metropolitanas: de la construcción de barrios cerrados a la creación de ciudades privadas. *Scripta Nova*, 12(270), 111.
- Villegas, P. (2015, 9 de septiembre). La Mansión y el Rascacielos, *The New York Times, America*.