



**La Conurbación
Serena-Coquimbo en la
era de la globalización:
Desafíos urbanos y la
influencia de actores
privados bajo políticas
neoliberales**

Rodrigo F. Olivares Pérez

Olivares, Rodrigo

La conurbación Serena-Coquimbo en la era de la globalización : desafíos urbanos y la influencia de actores privados bajo políticas neoliberales / Rodrigo Olivares. - 1a ed. - Rosario : A&P. Facultad de Arquitectura, Pleneamiento y Diseño, 2025.

Libro digital, PDF - (Tesis Doctorales ; 23)

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-23713-9-5

1. Tesis Doctorales. 2. Urbanismo . 3. Chile. I. Título.

CDD 710

La Conurbación Serena-Coquimbo en la era de la globalización: Desafíos urbanos y la influencia de actores pri- vados bajo políticas neoliberales

Rodrigo Fernando Olivares Pérez



DOCTORADO EN ARQUITECTURA
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Universidad Nacional de Rosario

Defensa oral y pública: 9 de mayo de 2025
Directora: Dra. Arq. Cecilia Galimberti
Codirector: Dr. Const. Carlos Aguirre-Nuñez
Jurado: Dr. Ing. Josemaría Silvestro Geuna, Dr. Arq. Rolando Biere Arenas y Dr. Arq. Javier Fedele
Calificación: 9 (distinguido)

AGRADECIMIENTOS.

En este momento de profundo agradecimiento y reflexión, deseo expresar su más sincero reconocimiento a cada una de las personas que me han acompañado estos años por su invaluable apoyo y contribución en la realización de este estudio. Su apoyo ha sido fundamental para el logro de este importante hito académico y su respaldo ha dejado una huella imborrable en el camino recorrido.

A mi querida familia, se agradece sinceramente su incondicional amor y apoyo en cada etapa de este arduo proceso. Su constante aliento y comprensión han sido pilares fundamentales que me han impulsado a superar desafíos y alcanzar nuevos horizontes. Su amor y respaldo han sido una fuente inagotable de inspiración y fortaleza.

A los estimados profesores del doctorado, se les agradece profundamente por su dedicación y conocimientos compartidos a lo largo de este recorrido académico. Su mentoría ha sido de un valor incalculable, guiándome con sabiduría y brindándome las herramientas necesarias para mi crecimiento profesional. Su compromiso, paciencia y desafíos han sido fundamentales para el desarrollo de este estudio.

Asimismo, se extiende un agradecimiento especial a mis directores de tesis y a los colaboradores que han contribuido con su valioso aporte en este estudio. Su dedicación y experiencia han enriquecido significativamente los resultados obtenidos, expreso mi sincero agradecimiento, apoyo y compromiso. Este logro es también suyo y se espera contar con su guía en futuros desafíos.

ÍNDICE GENERAL

Introducción.....	6
"La Conurbación Serena-Coquimbo en la Era de la Globalización: Desafíos Urbanos y la Influencia de Actores Privados bajo Políticas Neoliberales."....	15
Problema de investigación	18
Objetivo general.....	18
Objetivos específicos.....	18
Preguntas clave para desvelar el enigma de la metropolización en un contexto globalizado y neoliberal en Chile.....	19
Establecimiento de proposiciones teóricas como base argumentativa en el estudio:	20
Hipótesis de trabajo.....	20
Marco metodológico para la comprensión del proceso de metropolización en la conurbación Serena-Coquimbo en Chile:.....	21
Marco Conceptual y Revisión Bibliográfica:	22
Sistematización de la información:	22
Datos estadísticos:	22
Información documental:	22
Procesamiento de la información:	22
Sección I: La metropolización y su relación con los intereses inmobiliarios.	24
De la urbanización a la metropolización. Un fenómeno global.....	24
Perspectivas teóricas de la metropolización en un entorno globalizado: Visiones y voces de las ciudades en crecimiento.	34
Características y procesos clave de la metropolización en el contexto de la globalización: Transformando la geografía urbana.	38
El impacto de la metropolización en la construcción del futuro urbano en la era de la globalización	44
Sección II: Rol y efectos de los agentes privados en el desarrollo urbano en un contexto global.	47
Tendencias globales de la metropolización en un mundo globalizado: La carrera hacia lo urbano.	47
Explorando las metrópolis que moldean el mundo en la era de la globalización: Casos emblemáticos	61
Sección III: "Metropolización en América Latina: el ascendente rol del sector privado en la construcción de ciudad"	69
Dinámicas y desafíos de la metropolización en América Latina en el contexto de la globalización.....	70

Factores impulsores de la metropolización regional. Importancia creciente de los agentes privados.	77
Panorama contemporáneo de la metropolización latinoamericana.....	85
Ciudad de México.....	86
Sao Pablo, Brasil.....	89
Buenos Aires, Argentina.	92
Bogotá, Colombia.....	97
Santiago de Chile.....	102
SECCIÓN IV: LA METROPOLIZACIÓN EN EL LABORATORIO NEOLIBERAL DE LATINOAMÉRICA.	110
Globalización y neoliberalismo, nuevas formas de metropolización en Chile.	110
Conflictos entorno al agenciamiento urbano en los procesos de metropolización chilena.....	116
Panorama contemporáneo de la metropolización en Chile.....	123
Santiago.....	123
Valparaíso.	126
Concepción.	129
Antofagasta	133
SECCIÓN V: TRANSFORMACIÓN METROPOLITANA: DESCUBRIENDO LA EVOLUCIÓN URBANA DE SERENA-COQUIMBO.....	142
Génesis de una Transformación: De la Provincia a la Conurbación.	142
Plan Serena y el nacimiento de la conurbación Serena-Coquimbo.	144
Cambios en la estructura de las ciudades de La Serena y Coquimbo a partir del plan Serena.....	148
Tránsito desde los centros históricos hacia los límites urbanos.....	155
Hitos y Transformaciones: 40 Años de Cambio Urbano.....	160
Inauguración Avenida del Mar 1980.	161
Compañía de aceros del pacífico CAP pasa a manos privadas 1987.	163
Fusión Aérea LAN-LADECO 1990.	164
Casino ENJOY, Coquimbo 1994.....	164
Concesión Eléctrica EMEC 1996.	165
Concesión aeropuerto La Florida 1997.	167
Concesión Ruta 5. Doble Vía Santiago-La Serena-Coquimbo 1997.....	170
Concesión del Puerto de Coquimbo a TPC por 20 Años, 1998.....	171
Centros Comerciales.....	175

Privatización del espacio público: el rol de los centros comerciales en las ciudades chilenas.....	175
Mall Plaza La Serena 1998.	177
Mall Puerta del Mar 1999	178
Mall vivo Peñuelas y Arauco Outlet Coquimbo 2016.....	179
Mall Paseo Balmaceda, La Serena 2017	180
Mall Vivo Coquimbo 2018.....	181
SECCIÓN VI. CRECIMIENTO URBANO, AGENTES PRIVADOS Y DESIGUALDADES SOCIOESPACIALES: TRANSFORMACIONES METROPOLITANAS DE LA CONURBACIÓN SERENA-COQUIMBO EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN.	191
La Metamorfosis Metropolitana de La Serena y Coquimbo en Cuatro Décadas.....	193
Crecimiento urbano descontrolado: fragmentación urbana, crecimiento urbano, congestión vehicular, gentrificación, industria del entretenimiento y cultura.	193
Características generales de la conurbación Serena- Coquimbo	194
Organización territorial	197
Geomorfología de la conurbación	199
Crecimiento Poblacional y Urbanización.....	203
Expansión Territorial: Cambios en la Geografía Urbana.	205
Suelo Urbano Demandado.....	212
Migración Urbana y Rural: Efectos en la Conurbación.....	214
Desarrollo Económico: Concentración de Actividades y Oportunidades.....	220
Segundo plan serena	225
Mercado inmobiliario en desarrollo	228
Transformaciones Socioespaciales en la Conurbación Serena-Coquimbo: Análisis por Sectores	232
Las Compañías:	232
La Avenida del Mar.....	232
Cerro Grande.	233
San Ramón.	234
La Trama Invisible de la Desigualdad Espacial.....	239
Desigualdad y segregación socioespacial: desigualdades sociales y espaciales, falta de viviendas asequibles, exclusión de comunidades pobres.	239
Nuevas Lógicas Urbanas en la Era Neoliberal.....	245

Transformación económica: privatización del espacio público, influencia del neoliberalismo en la planificación urbana, especulación inmobiliaria, centro de innovación y emprendimiento, economía basada en el conocimiento. ..	245
Cambios en la normativa de planificación comunal de las ciudades de la Serena y Coquimbo, en el período comprendido entre 1970 a 2023.....	245
Planificación insuficiente para un crecimiento desbordado.	256
Desafíos Ambientales de la conurbación Serena-Coquimbo	260
Problemas ambientales urbanos: contaminación ambiental, centro de transporte logística y comercio.....	260
Normativas, regulaciones ambientales y urbanas que rigen la gestión del territorio y la protección del medio ambiente en la región de Coquimbo.....	265
Presión urbana en zonas naturales protegidas:	268
Transformación de la Identidad Cultural Serena-Coquimbo.....	272
Pérdida de identidad: uso del patrimonio cultural para atraer capital, transformación de la ciudad histórica y tradicional a metrópolis globalizada, inversión extranjera.....	272
CONCLUSIONES, LIMITACIONES Y PRÓXIMAS INVESTIGACIONES.	279
Limitaciones del estudio.	284
Reflexión final.....	285
Próximas investigaciones.....	285
Bibliografía por secciones.	287
Bibliografía sección I.	287
Bibliografía sección II.	289
Bibliografía sección III.	295
Bibliografía sección IV.....	303
Bibliografía sección V.....	307
Bibliografía sección VI.....	311

ÍNDICE DE FIGURAS.

Sección I: La metropolización y su relación con los intereses inmobiliarios.	24
Fig. 1.0. Rol de los agentes privados en la metropolización contemporánea. Fuente: Elaboración propia.	34
Fig. 1.1. Influencia del sector privado en la metropolización en el contexto de la globalización. Fuente: Elaboración propia.....	38

Fig.1.2. Dinámicas globales e influencia de los actores privados en la configuración metropolitana. Fuente: Elaboración propia.....	43
Sección II: Rol y efectos de los agentes privados en el desarrollo urbano en un contexto global.	47
Fig. 2.0 .Influencia del capital privado en ciudades globales.....	61
Fuente Elaboración propia.	61
Fig. 2.1. Casos emblemáticos de ciudades globalizadas a escala mundial.	68
Fuente: Elaboración propia.	68
Sección III: "Metropolización en América Latina: el ascendente rol del sector privado en la construcción de ciudad"	69
Fig. 3.0. Nuevos procesos y características del desarrollo urbano en América Latina según K. Meyer-Kriesten y J. Plöger. Fuente: K. Meyer-Kriesten, J. Plöger y J. Bähr (2004).....	76
Fig. 3.1. Ámbitos e impactos de la influencia del capital privado en la configuración de las metrópolis latinoamericanas. Fuente: Elaboración propia.	85
Fig. 3.2. Ciudad de México. Fuente: https://www.pexels.com/ libre de derechos.	86
Fig. 3.3. Sao Pablo, Brasil. Fuente: https://www.pexels.com/ libre de derechos.	89
Fig. 3.4 Buenos Aires, Argentina. Fuente: https://www.pexels.com/ libre de derechos.....	92
Fig. 3.5 Bogotá, Colombia. Fuente: https://www.pexels.com/ libre de derechos.	97
Fig. 3.6 Santiago de Chile. Fuente: https://www.pexels.com/ libre de derechos.	102
Fig. 3.7 Características de los procesos de metropolización de las ciudades latinoamericanas. Fuente: Elaboración propia.	107
Fig.3.8. Inversión privada y procesos de metropolización latinoamericanos, categorías. Fuente: Elaboración propia.....	108
SECCIÓN IV:.....	110
LA METROPOLIZACIÓN EN EL LABORATORIO NEOLIBERAL DE LATINOAMÉRICA.	110
Fig. 4.0. Patrones emergentes de las áreas metropolitanas chilenas. Fuente: Elaboración propia.	115
Fig. 4.1 Chile y sus políticas de desarrollo urbano: Del neoliberalismo a la agenda social. Fuente: Elaboración propia.	122
Fig. 4.2 Santiago. Fuente https://www.pexels.com/es . Libre de derechos.....	123
Fig. 4.3. Valparaíso. Fuente https://www.pexels.com/es . Libre de derechos. .	126

Fig. 4.4 Concepción. Fuente https://www.pexels.com/es . Libre de derechos.	129
Fig. 4.5 Antofagasta. Fuente https://www.pexels.com/es . Libre de derechos.	133
Fig. 4.6 Categorías y características de los procesos de metropolización de las ciudades de Santiago, Valparaíso, Concepción y Antofagasta en Chile.....	138
Fuente: Elaboración propia.	138
Fig. 4.7 Capitales privados y desarrollo urbano en Chile. Fuente: Elaboración propia.	139
SECCIÓN V: TRANSFORMACIÓN METROPOLITANA: DESCUBRIENDO LA EVOLUCIÓN URBANA DE SERENA-COQUIMBO.....	142
Fig. 5.0: Mancha urbana conurbación 1940/2022. Fuente: Elaboración propia en base a datos de (GORE COQUIMBO, 2022).	143
Fig.5.1 La Alameda. Avenida Francisco de Aguirre 1949. Fuente: Biblioteca nacional digital.....	144
Fig. 5.3 Plan de urbanización de La Serena. Fuente: (González Videla, 1975).	146
Fig 5.4 Mancha urbana de la conurbación 1947. Fuente: Infraestructura de datos espaciales Gobierno de la región de Coquimbo http://ide.gorecoquimbo.gob.cl https://gorecoquimbo.maps.arcgis.com/	147
Fig. 5.5 Ocupación del borde costero Plan Serena. Fuente: (Orellana , Díaz, & Fierro, 2016).....	147
Fig. 5.6 Construcción carretera panamericana Norte 1969. Fuente: https://www.infraestructurapublica.cl	149
Fig. 5.7 Mancha urbana de la conurbación 1952. Fuente: Elaboración propia en base a datos de (GORE COQUIMBO, 2022).	150
Fig. 5.8 Mancha urbana de la conurbación 1970. Fuente: Elaboración propia en base a datos de (GORE COQUIMBO, 2022).	151
Fig. 5.9 Instalación Fabrica de neumáticos FIRESTONE 1966. Fuente: Diario el Día 2020.....	152
Fig. 5.10 Fábrica Textil Yapur 1970. Fuente: tp://www.memoriachilena.gob.cl/	152
Fig. 5.11 Manchas urbanas 1940-1952-1970. Fuente: Elaboración propia en base a datos de (GORE COQUIMBO, 2022).	153
Fig. 5.12 Casino de juegos de Coquimbo 1990. Fuente: Casa de la Cultura Municipalidad de Coquimbo 2022.	154
Figura 5.13 Casino de juegos de Coquimbo 1990- 2022. Fuente: Elaboración propia a partir de Imágenes satelitales Google Earth Pro histórico 2022.....	155
Fig. 5.15 Sucesión de dos imágenes del sector el Llano de Coquimbo 1982-2022. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth Pro Histórico 2022.....	157
Fig. 5.16 Sucesión de imágenes del sector Las Compañías 1982-2022. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro.2022.	158

Fig. 5.17 Sucesión de imágenes del sector de Tierras blancas 1985-2022. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro.....	159
Fig. 5.18 Línea de tiempo de la inversión pública y privada en la conurbación. Fuente: Elaboración propia.	161
Fig. 5.19 Avenida del Mar 1984/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.	163
Fig. 5.20 Casino Enjoy año 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.	165
Fig. 5.21 Aeropuerto La Florida 1985/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.	168
Fig. 5.22 Terminal Puerto Coquimbo 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.....	173
Fig. 5.23 Impacto urbano de los centros comerciales en Chile. Fuente: Elaboración propia.	177
Fig. 5.24 Mall Plaza La Serena 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.	178
Fig. 5.25 Mall Puerta del Mar 2004/2023.Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.	179
Fig. 5.26 Patio Outlet Peñuelas 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.	180
Fig. 5.27 Mall Paseo Balmaceda 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.	181
Fig. 5.28 Mall Vivo Coquimbo 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.	182
Fig. 5.29 Grandes centros comerciales/Puerto/Aeropuerto. Fuente: Elaboración propia.	183
Fig. 5.30 Red transporte público conurbación Serena- Coquimbo. Fuente: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile 2023.	184
Fig. 5.31 Red transporte público / Centros Comerciales Conurbación. Fuente: Elaboración propia.	185
Fig. 5.32. Evolución histórica de la conectividad de la conurbación	188
Fig. 5.33. Superposición de análisis de la conectividad de la conurbación con Google Eearth 2023.	189
SECCIÓN VI.....	191
Crecimiento urbano, agentes privados y desigualdades socioespaciales: Transformaciones metropolitanas de la conurbación Serena-Coquimbo en la era de la globalización.....	191
Fig. 6.0 Cruce de categorías de análisis . Fuente : Elaboración propia.	192
Fig. 6.1 Síntesis de categorías de análisis. Fuente: Elaboración propia.	193
Fig. 6.2. Imagen tridimensional de la conurbación Serena-Coquimbo	194

Fuente: elaboración propia con base de datos del portal landviewer.	194
Fig. 6.3. Área de estudio, conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.	195
Fig. 6.4. Cortes A-A, B-B y terrazas formadas en la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro. 2022.	201
Fig. 6.5. Secuencia de terrazas marinas escalonadas en la bahía de Coquimbo según Paskoff et al. (1995).	202
Fig. 6.6. Evolución de la mancha urbana período 1940-1970. Fuente: Elaboración propia a partir de (IDE MINVU, 2022), (IDE GORE COQUIMBO, 2022).	206
Fig. 6.7. Evolución de la mancha urbana período 1970-1992. Fuente: Elaboración propia a partir de (IDE MINVU, 2022), (IDE GORE COQUIMBO, 2022).	207
Fig. 6.8. Evolución de la mancha urbana período 1992-2012. Fuente: Elaboración propia a partir de (IDE MINVU, 2022), (IDE GORE COQUIMBO, 2022).	208
Fig. 6.8. Evolución de la mancha urbana período 2012-2022. Fuente: Elaboración propia a partir de (IDE MINVU, 2022), (IDE GORE COQUIMBO, 2022).	209
Fig. 6.10. Sucesión de imágenes del sector Villa El Indio 1985-2022. Fuente: Elaboración propia en base a google Earth Pro 2022.	222
Fig. 6.11. Cámara Chilena de la Construcción 1980. Fuente: Cchc Región de Coquimbo 2022.	222
Fig. 6.12. Avenida. Del Mar 1985. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro 2022.	223
Fig. 6.13. Av. Del Mar 1980. Fuente: http://patrimonio.laserena.cl	223
Fig. 6.14. Av. Del Mar 2022. Fuente: Elaboración propia en base a google Earth Pro 2022.	224
Fig. 6.15. Av. Del Mar 2022. Fuente https://www.regionbinacional.com	224
Fig. 6.16. Ex alcalde de la ciudad de La Serena con el ex Presidente Gabriel González Videla 1980. Fuente: Diario el Día 2018.	226
Fig. 6.17. Distribución espacial de la población en la conurbación Serena-Coquimbo según datos censales 2017. Fuente: Elaboración propia en base a datos CENSO 2017.	228
Fig. 6.18. Permisos de edificación 2010 a 2020. Fuente: Elaboración propia en base de datos de (MINVU, 2022).	229
Fig. 6.19. Oferta inmobiliaria en la conurbación, año 2014 (chinchetas moradas), 2015 (chinchetas grises), 2016 (chinchetas amarillas), 2017 (chinchetas verdes), 2018 (chinchetas rosadas) y 2019 (chinchetas celestes).	230
Fig. 6.20. Oferta Inmobiliaria y Mancha Urbana en Las Compañías. Fuente: Fuente: Elaboración propia, sobrepuesto sobre mancha.	232

Fig. 6.21. Oferta Inmobiliaria y Mancha Urbana en La Avenida del Mar. Fuente: Elaboración propia, sobrepuesto sobre mancha urbana.	233
Fig. 6.22. Oferta Inmobiliaria y Mancha Urbana en faldas del Cerro Grande. Fuente: Elaboración propia, sobrepuesto sobre mancha urbana.	234
Fig. 6.23. Oferta Inmobiliaria y Mancha Urbana en San Ramón. Fuente: Elaboración propia, sobrepuesto sobre mancha urbana.	235
Fig. 6.25. Línea de tiempo de las herramientas de planificación comunal de la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.	246
Fig. 6.26 . Plan regulador de La Serena 2004. Fuente Habiterra Consultores.	247
Fig. 6.27. Actualización Planes reguladores de La Serena 2004/2014. Fuente: Municipalidad de La Serena 2022.	248
Fig.6.28. Plano regulador de Coquimbo 1984. Fuente: MINVU 2020.	249
Fig. 6.29. Plano seccional La Cantera, Coquimbo 1996. Fuente: Municipio de Coquimbo 2020.	250
Fig. 6.30. Decreto alcaldicio de promulgación del plan regulador de Coquimbo. Fuente: Municipalidad de Coquimbo 2021.	251
Fig. 6.31. Zonas urbanas mixtas residenciales de Coquimbo. Fuente: MINVU 2021.	252
Fig.6.32. Proyecto de modificación Plan Regulador de la Serena 1986. Fuente: Municipalidad de La Serena 2022.	253
Fig.6.33. Modificación plan regulador comunal de La Serena 1992. Fuente: Memoria chilena 2022.	253
Fig.6.34. Decreto que promulga en nuevo plan regulador de La Serena. Fuente: Municipalidad de La Serena 2022.	254
Fig. 6.35. Fusión de las ciudades de La Serena y Coquimbo. Fuente: Plan regulador comunal de La Serena 2019.	255
Fig.6.36. Ordenamiento territorial del Plan regulador de La Serena. Fuente: Municipalidad de La Serena 2021.	256
Fig. 6.37. Planes reguladores vigentes La Serena y Coquimbo. Vista histórica 1984/2023. Fuente: Elaboración propia en base a datos del Geoportal del Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile 2023.	257
Fig. 6.38. Evolución de la planificación urbana de la conurbación. Fuente: Elaboración propia.	258
Fig. 6.39. Mapa de riesgos y conflictos ambientales de la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.	265
Fig. 6.40. Humedal de la Desembocadura del Río Elqui. Fuente: Ministerio de medio ambiente de Chile (2022).	268

Fig. 6.41. Serie de dos imágenes de Presión inmobiliaria en sector aledaño al Humedal 1985- 2022. Fuente: Elaboración propia a partir de google Earth pro histórico (2022).....	269
Fig. 6.42. Humedal el Culebrón comuna de Coquimbo. Fuente: http://www.redaves.cl	270
Fig. 6.43. Presión inmobiliaria en sector aledaño al Humedal El Culebrón 2022. Fuente: Elaboración propia a partir de google Earth pro (2022).....	270
Fig. 6.44. Transformación de la identidad cultural en la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.	278

INDICE DE TABLAS

Tabla 3.0. Factores de influencia de la tecnología y comunicaciones en la conformación de las ciudades latinoamericanas. Fuente: Elaboración propia. 80	
Tabla 3.1 Agentes y procesos en la expansión metropolitana latinoamericana. Fuente : Elaboración propia.	109
Tabla 4.0. Agentes impulsores de los procesos de metropolización en Chile. Fuente: Elaboración propia.	140
Tabla 6.0. Actores principales y agentes impulsores del proceso de metropolización de la conurbación. Fuente: Elaboración propia.	238
Tabla 6.1. Resumen de las características, factores y agentes involucrados en la segregación y gentrificación de la conurbación. Fuente: elaboración propia.	244
Tabla 6.2. Evolución de la planificación urbana en La Serena y Coquimbo (1970-2023) . Fuente : Elaboración propia.	260
Tabla 6.3. Identificación de los riesgos ambientales en la Conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia a partir de información relevada.	264
Tabla 6.4. Agentes y características de la contaminación en la conurbación. Fuente : Elaboración propia.	272
Tabla 6.5. Actores claves y sus características en el turismo astronómico. Fuente: Elaboración propia.	274
Tabla 6.6. Agentes impulsores y protectores del patrimonio minero en la región de Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.	277
Tabla 6.7. Agentes que representan una amenaza al patrimonio minero regional Fuente: Elaboración propia.	277

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 5.0 Estadística de vuelos a la Serena entre 2005 a 2023. Fuente: Elaboración propia en base de datos del ministerio de transportes y telecomunicaciones de Chile, 2023.	169
Gráfico 5.1 Estadística de transferencia de carga histórica de Puerto Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base de datos las memorias anuales de puerto Coquimbo, www.puertocoquimbo.cl	173
Gráfico 5.2 Estadística pasajeros en recaladas históricas de Puerto Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base de datos las memorias anuales de http://www.puertosdelconosur.cl/memorias-anuales/	174
Gráfico 6.0. Población urbana y rural región de Coquimbo en porcentaje, según información censal 2002- 2017 y proyección 2020. Fuente: Elaboración propia en base a información censal de INE.....	198
Gráfico 6.1. Datos de población de la conurbación Serena-Coquimbo entre 1855 al 2020. Fuente: Elaboración propia en base a datos del instituto Nacional de Estadísticas INE 2023	203
Gráfico 6.2. Gráfico evolución de la densidad poblacional 1970-2017. Fuente: Elaboración propia base de datos censales (INE) 2017.....	205
Gráfico 6.3. Evolución mancha urbana de la conurbación Serena-Coquimbo 1940 a 2022. Fuente: Elaboración propia en base a datos de IDE Gore Coquimbo.....	210
Gráfico 6.4. Gráfico combinado Mancha Urbana/ Población de la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia	211
Gráfico 6.5. Gráfico combinado población, mancha urbana, inmigración. Fuente: Elaboración propia.	212
Gráfico 6.6. Evolución de la población migrante en porcentaje de residentes en Chile desde 1982 a 2021. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Servicio Nacional de Migraciones 2022	215
Gráfico 6.7. Porcentaje en relación al total de migrantes por región al 2021. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Servicio Nacional de Migraciones 2022	216
Gráfico 6.8. Cantidad de inmigrantes en la región de Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE Chile 2022	217
Gráfico 6.9. País de procedencia de los inmigrantes en la región de Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE Chile 2022	218
Gráfico 6.10. Tasas medias anuales de Migración interna neta (por mil) en la Región de Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE Chile 2022.	219
Gráfico 6.11. Crecimiento de la Conurbación La Serena - Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.	231

Gráfico 6.12. Procedimientos sancionatorios SNIFA (2022). Fuente: Elaboración propia en base de datos obtenidos del Sistema de Información de Fiscalización Ambiental. <https://snifa.sma.gob.cl/Estadisticas>..... 267

Introducción

"La Conurbación Serena-Coquimbo en la Era de la Globalización: Desafíos Urbanos y la Influencia de Actores Privados bajo Políticas Neoliberales."

En el siglo XXI, el mundo se enfrenta a diversos desafíos urbanos en un contexto de creciente globalización. Estos desafíos también se pueden evidenciar en múltiples lugares del mundo caracterizados en cada uno de ellos de formas propias y singulares representando sus propias culturas e identidades. El caso de la conurbación Serena-Coquimbo, ubicada en Chile es un caso particular donde se han experimentado transformaciones a lo largo del tiempo y en especial desde los años ochenta hasta nuestros días. Esta investigación analiza e intenta comprender los desafíos urbanos que enfrenta la conurbación Serena-Coquimbo en el contexto global contemporáneo y la influencia de los actores privados bajo políticas neoliberales que se han manifestado en las últimas décadas.

Considerando que la globalización ha generado cambios en la forma en que las ciudades se desarrollan y se relacionan entre sí alrededor del mundo, la conurbación Serena-Coquimbo no ha sido ajena a esta dinámica, y ha experimentado reveladoras transformaciones socioeconómicas y territoriales en las últimas décadas, enmarcadas en un estudio con una escala temporal de 40 años.

Estos cambios han sido impulsados por diversos factores, como la presión del mercado, el papel de los desarrolladores inmobiliarios, los cambios económicos y productivos, y una normativa urbanística que va desfasada a los requerimientos necesarios.

A lo largo de su proceso de metropolización, la conurbación no ha logrado adaptarse de manera adecuada a estas transformaciones existiendo una brecha entre las dinámicas de cambio que se están produciendo en la conurbación y las estrategias de planificación implementadas tanto por los gobiernos nacionales como locales, generado algunos conflictos y problemas socio-ambientales en el territorio que permanecen hasta nuestros días.

En este contexto, la presente investigación propone contribuir al conocimiento e interpretación científica de los procesos de metropolización contemporáneos en ciudades latinoamericanas posfordistas, centrándose específicamente en la conurbación Serena-Coquimbo. Se analizaron críticamente las transformaciones socioeconómicas y territoriales ocurridas en la región, con énfasis en los cambios de uso de suelo, el incremento de la superficie urbanizada, los movimientos migratorios internos, los roles de los actores públicos y la influencia de los privados, los cambios del mercado inmobiliario, las nuevas demandas internacionales y el reposicionamiento de la conurbación como polo turístico nacional. Asimismo, la investigación cartografía las transformaciones espaciales

ocurridas en las últimas décadas mediante el uso de sistemas de Información Geográfica (SIG), permitiendo de esta manera una comprensión más completa y articulada de las diferentes capas implicadas en la metropolización de Serena-Coquimbo, mediante cortes transversales sucesivos.

Justificación de la investigación en un contexto de globalización: Descubriendo el poder de las metrópolis.

En la actualidad, las ciudades enfrentan cambios significativos en su dinámica debido a la reestructuración del sistema productivo, la internacionalización del espacio, las relaciones socioeconómicas y las innovaciones tecnológicas, entre otros factores (Brenner, 2016; Harvey, 1996; De Mattos, 2001). Estos procesos de urbanización acelerados han generado un amplio debate sobre la condición urbana contemporánea a nivel mundial, y el propósito es de comprender y mapear las nuevas dinámicas que se manifiestan en cada territorio. Paralelamente, la globalización y los cambios tecnológicos están transformando la base material de la actividad humana y la organización social (Cilento & Sarli, 2001), lo que se refleja en la rápida reestructuración de las ciudades y los núcleos poblados, con una tendencia al aumento de las migraciones debido a los cambios en el modelo económico y la pérdida de empleos en la industria manufacturera, así como cambios en la agricultura tradicional. Los conflictos y la inseguridad en los centros urbanos favorecen la privatización de los espacios, siendo las calles y avenidas en las zonas céntricas de las ciudades los únicos espacios públicos que quedan para el uso de las personas.

En América Latina, las áreas metropolitanas han experimentado profundas reestructuraciones en las últimas décadas, con la extensión de algunas formas urbanas características de la ciudad "norteamericana" en las ciudades latinoamericanas (Janoschka, 2002). El resultado ha sido un paisaje urbano cerrado, la pérdida de espacios públicos y una transformación en los hábitos de los ciudadanos. En el caso de Chile, las principales áreas urbanas del país han experimentado importantes transformaciones asociadas a los cambios socioeconómicos que han desarrollado en el país desde la década de 1970 hasta la fecha. El proceso de modernización basado en un modelo capitalista de carácter neoliberal ha impulsado la liberalización de las fronteras comerciales, la reducción de la intervención estatal, la privatización de servicios públicos, la flexibilización laboral y la exaltación de las ventajas comparativas entre las distintas regiones del mundo (Hidalgo, De Mattos & Arenas, 2009). En este contexto, la ciudad de La Serena se encuentra inmersa en un proceso de conurbación junto a su homóloga Coquimbo, convirtiéndose en el Área Metropolitana más importante del norte de Chile. Esta conurbación, como capital de la región de mayor crecimiento económico, laboral y demográfico de Chile en las últimas cuatro décadas (Banco Central de Chile, 2012), representa un caso de estudio relevante para comprender los procesos de metropolización contemporáneos, especialmente en América Latina.

Sin embargo, la conurbación La Serena-Coquimbo enfrenta diversos problemas y conflictos, como la creciente segregación y fragmentación socio-territorial, el déficit de infraestructuras y la congestión vial, así como conflictos medioambientales y dificultades de acceso a servicios básicos (Hechem, 2015). Estos problemas requieren nuevas estrategias y directrices de intervención que aborden las escalas interjurisdiccionales y multiactorales. Siguiendo el enfoque planteado por Cilento y Sarli (2001), la globalización y los cambios tecnológicos están transformando la base material de la actividad humana y la organización social, lo que implica que las ciudades y los núcleos poblados se están reestructurando de manera acelerada en procesos de metropolización. Esto se ve reflejado en el aumento de las migraciones debido a los cambios en el modelo económico, que ahora prioriza la información y el conocimiento, generando una tercerización de la economía global, la pérdida de empleos en la industria manufacturera y cambios en la agricultura tradicional. Además, los conflictos y la inseguridad en los centros urbanos contribuyen a la tendencia de privatización de los espacios, donde las calles y avenidas en las zonas céntricas son los únicos espacios públicos de apropiación colectiva.

La presente investigación se centra en el caso de la transformación de las ciudades de La Serena y Coquimbo, las cuales están inmersas en un proceso de metropolización y constituyen un caso representativo para contribuir a la comprensión de los procesos de metropolización contemporáneos, especialmente en América Latina. La escala temporal definida en esta tesis doctoral se ha establecido entre los años 1980 y 2022. Se destaca el enfoque en los años 80 como un hito significativo en la historia reciente de Chile. A partir de esa década, el país ha experimentado una serie de transformaciones socioeconómicas y políticas que han tenido un impacto en el desarrollo urbano y en los procesos de metropolización de algunas ciudades chilenas (Vicuña, 2013). Este punto de partida permite analizar el período en el cual también se produjeron cambios significativos en la conurbación Serena-Coquimbo. En este período, se han observado cambios demográficos, económicos, sociales y urbanos importantes que han dado forma a la evolución de la metropolización en la región de Coquimbo. La definición de este amplio marco temporal hasta el año 2022 brinda la oportunidad de analizar tanto los procesos de consolidación y expansión urbana como los desafíos y problemáticas actuales que enfrenta la conurbación.

Además, la elección de este período de tiempo más reciente permite acceder a una mayor cantidad de información, investigaciones y estadísticas que respaldan el análisis, así como realizar comparaciones y evaluaciones más precisas. Asimismo, la escala temporal de cuatro décadas facilita la identificación de tendencias a largo plazo y permite apreciar la evolución de los fenómenos estudiados a lo largo del tiempo, proporcionando una visión más completa y contextualizada de los procesos de metropolización en la conurbación Serena-Coquimbo, permitiendo identificar patrones, cambios y continuidades a lo largo de las diferentes etapas del desarrollo urbano en la Región de Coquimbo.

Problema de investigación

El crecimiento urbano de la conurbación La Serena-Coquimbo Chile experimentado en las últimas décadas, se ha enmarcado en un contexto de políticas neoliberales y apertura al mercado que otorgaron un rol protagónico a los agentes privados en el desarrollo urbano del área metropolitana. En este período, empresas inmobiliarias, constructoras y desarrolladores privados han tenido una participación importante en la expansión del suelo urbano, la ejecución de grandes proyectos habitacionales, comerciales e industriales, así como en el desarrollo de infraestructura vial y de transporte. Sin embargo, se conoce poco sobre los mecanismos, estrategias y lógicas con las que estos agentes privados han operado en la conurbación, y su impacto específico en procesos como los cambios en los usos de suelo, la valorización inmobiliaria, la segregación socioespacial y el acceso a vivienda y servicios urbanos.

Asimismo, dentro de este contexto, no se ha analizado en profundidad si la priorización de las inversiones y la rentabilidad privada se ha alineado con el interés público y una planificación equilibrada del territorio. Persisten vacíos en la comprensión integral del proceso de metropolización de la conurbación y el rol que han jugado los distintos actores públicos y privados. Esta investigación busca llenar ese vacío, analizando en detalle la participación de agentes privados en el desarrollo urbano de la conurbación La Serena-Coquimbo, sus estrategias, acciones e impactos socio-territoriales, para aportar nuevos conocimientos sobre este proceso y formular recomendaciones que promuevan un modelo más equitativo e inclusivo de la planificación territorial".

Objetivo general.

Analizar el rol de los agentes privados en el proceso de metropolización de la conurbación La Serena-Coquimbo, sus estrategias, acciones e impactos socio-territoriales, para comprender integralmente este proceso y formular recomendaciones orientadas a una mejor gestión metropolitana.

Objetivos específicos.

Contextualizar las transformaciones socio territoriales del proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo

Identificar los agentes privados que han incidido en el proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo

Analizar los impactos socio-territoriales generados por la participación de agentes privados en el desarrollo urbano de la conurbación La Serena-

Coquimbo, centrándose en los cambios en los usos de suelo y la valorización inmobiliaria.

Evaluar la relación de las estrategias y acciones de los agentes privados con el interés público y la planificación territorial en el proceso de metropolización de la conurbación La Serena-Coquimbo desde la década de 1980 hasta 2023

Preguntas clave para desvelar el enigma de la metropolización en un contexto globalizado y neoliberal en Chile.

La expansión urbana de la conurbación La Serena-Coquimbo en las últimas décadas ha estado marcada por la participación protagónica de desarrolladores inmobiliarios privados. Sin embargo, aún existen vacíos en la comprensión integral de sus estrategias y el impacto socio-territorial de sus acciones. En este contexto, la presente investigación busca analizar en profundidad el rol de estos actores a través de preguntas como:

1. ¿Cómo han influido las políticas neoliberales y la globalización en las estrategias y prácticas de los desarrolladores inmobiliarios en la conurbación La Serena-Coquimbo en las últimas cuatro décadas?. Esta pregunta busca analizar cómo el contexto económico y las políticas neoliberales adoptadas en Chile desde los años 80 han configurado las prácticas, lógicas de negocio y estrategias desplegadas por los desarrolladores inmobiliarios en la zona conurbada de La Serena-Coquimbo. Apunta a comprender la articulación entre procesos macroeconómicos globales y las dinámicas inmobiliarias locales.
2. ¿De qué manera los desarrolladores inmobiliarios han transformado los usos de suelo y promovidos procesos de valorización inmobiliaria diferencial en la conurbación?. Con esta pregunta se busca analizar el impacto directo de los grandes proyectos impulsados por desarrolladores privados en los cambios en el uso del suelo urbano, suburbanización, zonificación y plusvalía del suelo en diferentes zonas de la conurbación.
3. ¿Cómo se relacionan las inversiones y proyectos impulsados por los desarrolladores inmobiliarios con las necesidades de vivienda social y equipamiento colectivo en la zona metropolitana?. Esta pregunta apunta a evaluar la medida en que la cartera de proyectos y el enfoque de negocio de los desarrolladores ha considerado las crecientes necesidades de vivienda social y equipamientos públicos producto del crecimiento demográfico metropolitano de la conurbación en estudio.
4. ¿Cuáles han sido las estrategias de los desarrolladores inmobiliarios para incidir o eludir la planificación territorial y urbana en la zona?. Con esta pregunta se apunta a identificar los mecanismos, tanto formales como informales,

utilizados por el sector inmobiliario privado para influir en las decisiones de planificación urbana y ordenamiento territorial, en función de sus intereses.

5. ¿Cómo se articulan o contraponen las visiones e intereses de los desarrolladores inmobiliarios con los de otros agentes urbanos en la gobernanza metropolitana de La Serena-Coquimbo?. Esta pregunta busca entender las dinámicas entre desarrolladores inmobiliarios y otros actores relevantes como autoridades, organizaciones sociales, empresas, en la gobernanza del área metropolitana.

Establecimiento de proposiciones teóricas como base argumentativa en el estudio:

La expansión urbana de las ciudades de La Serena y Coquimbo desde la década de 1980 a la fecha, ha incluido la participación de agentes inmobiliarios y desarrolladores privados en el mercado del suelo, la promoción de grandes proyectos urbanos, y la provisión de infraestructura de conectividad. Bajo el alero de las políticas neoliberales adoptadas en Chile, estas empresas constructoras e inmobiliarias han operado con una lógica de máxima rentabilidad, transformando el paisaje urbano y rural del territorio conurbado.

Si bien estos actores privados han tenido participación en la dinamización de la economía y urbanización del área metropolitana, su accionar guiado por beneficios económicos por sobre el bien colectivo habría generado externalidades negativas para importantes sectores de la población. Problemas como la segregación socioespacial, el encarecimiento del suelo, la congestión vehicular y el deterioro ambiental estarían asociados a las prácticas especulativas y visiones segmentadas impuestas por estas empresas.

Ante este contexto, la presente investigación plantea cuatro hipótesis centrales que buscan examinar críticamente el rol de los agentes inmobiliarios privados en la conurbación Serena-Coquimbo, y sus impactos socio-territoriales que requerirían una mejor gestión y marcos regulatorios para avanzar hacia una planificación más inclusiva e integral.

Hipótesis de trabajo.

La participación protagónica de agentes privados, como actores principales, en el proceso de metropolización de la conurbación La Serena-Coquimbo desde la década de 1980, en un contexto de políticas neoliberales, ha generado impactos socio-territoriales significativos que no se han alineado con el interés público de

la planificación territorial, los que incluso han moldeado y condicionado dicha planificación.

“En el contexto de las políticas neoliberales iniciadas en la década de 1980, en Chile, la participación protagónica de agentes privados en la metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo ha reconfigurado el territorio, subordinando en gran medida los intereses colectivos a la lógica del mercado. Dichos actores (inmobiliarias, concesionarias de servicios, desarrolladores turísticos, entre otros) asumen roles propios del Estado, al gestionar infraestructuras estratégicas como autopistas, puertos y suministros básicos y al impulsar proyectos de gran escala a través de convenios urbanísticos con escaso contrapeso público. Estas dinámicas se traducen en la mercantilización del suelo y la expansión urbanística orientada al beneficio económico inmediato, con una influencia directa en la normativa y en la definición de prioridades de inversión. En consecuencia, se han intensificado la segregación socioespacial, el encarecimiento de la vivienda y la insuficiencia de equipamientos colectivos, configurando un modelo de crecimiento urbano que limita la intervención estatal y reproduce desigualdades en el acceso a oportunidades y servicios urbanos.”

Marco metodológico para la comprensión del proceso de metropolización en la conurbación Serena-Coquimbo en Chile:

El crecimiento urbano experimentado por la conurbación La Serena-Coquimbo desde la década de 1980 ha estado marcado por un protagonismo de agentes privados en un contexto de políticas neoliberales, que otorgaron al mercado un rol protagónico en el desarrollo de las ciudades. En este período la conurbación Serena-Coquimbo evidenció una expansión significativa, nuevas dinámicas en el mercado del suelo, una reconfiguración de los usos del suelo urbano y suburbanización acelerada. Sin embargo, se han realizado pocos estudios que caractericen integralmente este proceso de metropolización, considerando el accionar específico de las empresas inmobiliarias, constructoras y desarrolladores urbanos que operaron en la zona. Tampoco se conocen en profundidad los impactos de la actividad privada en términos de segregación socio-espacial, encarecimiento y valorización diferencial del suelo, déficit de infraestructura y equipamiento.

Esta investigación busca analizar el rol de agentes privados en la transformación metropolitana de La Serena-Coquimbo, mediante un enfoque mixto que combina elementos cuantitativos y cualitativos para abordar las preguntas de investigación.

A través de una triangulación de métodos como el análisis cartográfico histórico y el estudio de proyectos urbanos, se reconstruyó esta experiencia de urbanización privada, sus lógicas, estrategias y efectos socio-territoriales.

Los resultados permitirán comprender integralmente este proceso, llenando vacíos de conocimiento, para formular recomendaciones orientadas a una gestión metropolitana más equitativa en la conurbación en estudio y otras ciudades. En este contexto, el desarrollo metodológico se estructura en tres grandes fases: sistematización, procesamiento y análisis de la información, como se describe a continuación.

Marco Conceptual y Revisión Bibliográfica:

Se llevó a cabo una revisión exhaustiva de la literatura relacionada con la metropolización, la conurbación y el papel de los agentes urbanos en estos procesos y se desarrolló un marco conceptual que estableció las bases teóricas para la investigación.

Sistematización de la información:

Información geográfica en SIG: Se recolectaron mapas, planos, imágenes satelitales históricas de la conurbación. Se georreferenciaron en software SIG para la elaboración de cartografías comparativas por cortes temporales representando manchas urbanas, usos de suelo, infraestructura de transporte, grandes proyectos urbanos.

Datos estadísticos:

Se construyeron bases de datos con información cuantitativa del INE, SII y otros organismos sobre: población por comunas y años, permiso de edificación por tipo y comuna, valor del suelo por zonas y años, índices de segregación, etc. Para su análisis estadístico.

Información documental:

Se recopilaron y organizaron cronológicamente políticas, planes, programas, proyectos públicos y privados que hayan incidido en el desarrollo urbano del área metropolitana en el marco temporal de la tesis.

Procesamiento de la información:

Análisis cartográfico: Mediante sistemas de información geográfica, se estudiaron los cambios en usos de suelo, infraestructura, densidad y morfología urbana en los diferentes cortes temporales, identificando patrones de crecimiento espacial y expansión metropolitana.

Tabla y mapa de actores: Identificación de Agentes Urbanos Relevantes.

Se identificaron y seleccionaron los agentes urbanos clave que desempeñan un papel significativo en la metropolización de la conurbación, como autoridades locales, desarrolladores, y grupos de interés. Se construyeron tablas que relacionan los principales agentes privados con su participación en grandes proyectos urbanos por período y se representaron cartográficamente la localización de estos proyectos para cada corte temporal.

Resultados:

- Interpretación cartográfica: Se describieron las tendencias de crecimiento urbano identificadas en el análisis cartográfico, vinculándolas a procesos de metropolización y cambios socio-territoriales.
- Crónica de agentes privados: Se elaboró una cronología narrativa sobre el rol y evolución de las acciones de los principales agentes privados en las diferentes fases del desarrollo metropolitano del área.
- Relación entre patrones y proyectos: Se establecieron relaciones entre las formas espaciales derivadas de la expansión metropolitana (según cartografía) con la acción de agentes privados en proyectos particulares.

Discusión:

- Interpretación con marco teórico: Se analizaron críticamente los resultados con los conceptos de la literatura sobre urbanización neoliberal, actividad privada y metropolización en América Latina.

- Recomendaciones:

Se plantearon recomendaciones concretas para una mejor gestión metropolitana, mayor regulación al sector privado y planificación más equilibrada.

Sección I: La metropolización y su relación con los intereses inmobiliarios.

Más allá de fenómenos demográficos, la expansión metropolitana global ha estado provista por visiones corporativas de la ciudad como mercancía y territorio de acumulación privada. Ante políticas complacientes y la lentitud regulatoria, grandes consorcios inmobiliarios han impuesto lógicas de máximo beneficio, imprimiendo una huella de negocios en el paisaje de las periferias urbanas. En su afán especulativo, los capitales privados han concertado el crecimiento de las áreas metropolitanas con urbanizaciones cerradas, centros comerciales y kilómetros de autopistas. Esta colonización empresarial de bordes rural-urbanos ha exacerbado externalidades como congestión, contaminación y segregación.

Es necesario repensar la gobernanza metropolitana y recuperar la función social de la ciudad, con participación activa de la sociedad civil. Se requiere diseñar áreas metropolitanas para el convivir, no solo para el consumir. Espacios que acojan la diversidad social, étnica y etaria, donde los derechos colectivos se antepongan a las ganancias individuales. Esta sección analiza las huellas privadas sobre la morfología metropolitana, visibilizando algunas de sus características principales.

De la urbanización a la metropolización. Un fenómeno global.

En la actualidad, las grandes ciudades alrededor del mundo se han convertido en un fenómeno importante en el contexto de la globalización y la interconexión mundial. Estas enormes urbes que se caracterizan por una alta concentración de habitantes, diversidad cultural y complejidades socioeconómicas, requieren cada vez más de un análisis detallado para comprender el proceso de metropolización que han experimentado. No obstante, este fenómeno también implica desafíos complejos, tales como el rápido incremento demográfico, la congestión del tráfico, la falta de viviendas, la desigualdad social y los problemas medioambientales son algunas de las problemáticas que hoy enfrentan estas grandes áreas metropolitanas alrededor del mundo, de allí la importancia de comprender los factores que han impulsado las metropolizaciones y analizar sus consecuencias resulta fundamental para abordar estos desafíos y comprender el fenómeno. A continuación, se aborda el tema relevando varios autores que desde sus miradas propias e investigaciones a lo largo del tiempo nos pueden brindar luces para desentrañar las características que definen los procesos de metropolización a nivel mundial.

Al revisar el concepto de metropolización y haciendo un barrido en el tiempo, entendemos que estos procesos que se llevan actualmente en los territorios han sido producto de una sumatoria de acciones y que estas podrían diferir región a región y que los resultados de las acciones han provocado nuevas formas edificatorias y sus relaciones. El concepto en estudio supone una temporalidad

y esta tiene relación con los procesos posindustriales, con áreas metropolitanas que sostienen múltiples actividades sobre el territorio.

La comprensión del concepto hace necesario la identificación de los aspectos que se relacionan con las metrópolis y la necesidad de analizar el rol que juegan las ciudades como “*imán, recipiente y transformador de la cultura moderna*” (Mumford, 1961), este importante autor desde una perspectiva histórica y de la sociología urbana, señala la importancia de contar con fuentes históricas relevantes y con gran alcance que ofrece la cultura moderna para descubrir toda la potencialidad de las urbes. Según Mumford (1961), la época metropolitana se caracteriza por la congestión y la expansión sin control de las ciudades producidas en parte por el gran aumento poblacional que provocó un desequilibrio entre la población urbana y la agrícola. El autor explica que las metrópolis carecen de una forma definida, y su objetivo principal es su propia expansión sin sentido. Esto significa que las ciudades tienden a crecer de manera desordenada, sin una planificación adecuada que considere el bienestar de sus habitantes y el entorno en el que se encuentran. A si mismo Mumford destaca la importancia de contar con fuentes históricas relevantes y de gran alcance para comprender la cultura moderna que se desarrolla en las metrópolis. Estas fuentes históricas permiten descubrir toda la potencialidad de las urbes y analizar el papel que desempeñan como imanes, recipientes y transformadores de la cultura moderna.

Por su parte, Gottmann (1964), desde la geografía, habla de aquellas grandes áreas metropolitanas americanas y las define como “*megálópolis*” refiriéndose a la mayor concentración urbana del mundo de su época situada en la costa Atlántica del Nordeste de Estados Unidos que concentraban 38 millones de habitantes con una densidad de 700 hb/milla cuadrada contra 51 hb/milla cuadrada en promedio al resto del país. Este enorme conjunto de ciudades fundadas en los años 1650 se fue consolidando y convirtiéndose poco a poco en una estructura nebulosa reduciendo los espacios y generando sistemas de grandes áreas metropolitanas contiguas o conurbadas absorbiendo a la actividad agrícola, haciendo de la separación entre campo y ciudad más difícil generando una región urbanizada donde la vida rural y la urbana forman una simbiosis.

La idea principal que Gottmann resalta es que estas grandes áreas metropolitanas se han desarrollado de tal manera que han creado una conexión estrecha y compleja entre lo urbano y lo rural. La megálópolis ha superado las barreras físicas y ha generado una interdependencia entre los diversos componentes que la conforman. La actividad agrícola se ha visto absorbida por la expansión urbana, lo que dificulta la distinción clara entre el campo y la ciudad, reduciendo esta separación y generando sistemas de grandes áreas metropolitanas contiguas.

Webber (1968) como urbanista, define la “era post-ciudad” como la manera múltiple de utilizar el espacio habitable y las relaciones de transformación de concentración y dispersión de las ciudades caracterizado por el desmembramiento de lo urbano y la aparición de la ciudad dispersa donde no se

concibe a la calle como un lugar de encuentro y se privilegia el automóvil. Esta dispersión y la dificultad de tener un abordaje acabado de la cuestión se convierte en un problema que hay que resolver (Venturi, 1978).

De Mumford a Webber ya es posible encontrar algunas coincidencias y estas tienen relación con los procesos de metropolización mundial los cuales se caracterizan por el aumento de la población, la expansión descontrolada de las ciudades, la falta de forma definida en las metrópolis y la interdependencia entre lo urbano y lo rural. También existe coincidencia en la importancia de comprender la relación entre la vida rural con la urbana y cómo las metrópolis se convierten en imanes, recipientes y transformadores de la cultura moderna.

Las transformaciones que se producen en las áreas metropolitanas a nivel mundial tienen relación con las actividades comerciales y de intercambio financieros y las redes que estos producen influyen en la configuración de las metrópolis. Los procesos de urbanización, las ciudades y los ciudadanos no son ajenos a dichos cambios estructurales, *"De hecho asistimos al proceso de urbanización más rápido y de mayores dimensiones de la historia"* (Borja & Castells, 1988), hablando desde la sociología y geografía urbana.

Durante los años noventa, diversos autores comenzaron a hablar sobre la expansión de las áreas metropolitanas, donde se fusionan diferentes formas urbanas. Por ejemplo, desde el urbanismo, Indovina (1990) describe la ciudad "difusa", conformada principalmente por casas de forma individual, una incursión hacia el campo y la ausencia de una zona central dominante. Desde el punto de vista de la geografía urbana, Soja (1992) habla de ciudades sin centros y límites definidos, la "exópolis", la nueva ciudad y el fin del espacio público. Además, el término "postmetrópolis" es utilizado por Soja para diferenciar entre regiones urbanas contemporáneas y las áreas metropolitanas de la mitad del siglo XX. Desde el mismo enfoque teórico, Harvey (1990) habla del postmodernismo o del "mundo postmoderno", señalando la existencia de profundos cambios en lo político, económico y cultural en los países capitalistas en los años setenta, formando parte de un proceso globalizado para superar la crisis fordista.

El urbanista y sociólogo urbano Choay (1994) destaca que existe una tendencia a la concentración que focaliza los flujos humanos en dirección de polos de atracción que continúan siendo las metrópolis nacionales o regionales, mientras que las actividades se implantan en las periferias cada vez más ampliamente irradiadas. Este autor también coincide en los años noventa con los cambios que experimentan las áreas metropolitanas y su migración a los sectores periféricos, dejando los centros urbanos tradicionales atraídos por nuevas configuraciones y comunicaciones más abiertas. Koolhaas (1994), desde el urbanismo, habla de la ciudad genérica, que es más global y abierta, mientras que desde la perspectiva filosófica urbana, Echeverría (1995) define las "Telépolis" como un tipo de organización espacio-temporal que incluye una conformación geográfica en el tiempo, producto de la interacción humana y la complejidad de los avances técnica desarrollada en el último tiempo.

Desde la sociología y tecnología ,Mansell (1994), Winner (1978) y Toffler (1980) consideran que la tecnología es un fenómeno que explica las nuevas territorialidades globales y transformadoras del mundo. Sin embargo, Graham y Marvin (1996) argumentan desde la geografía urbana, que tales aproximaciones son inútiles, ya que consideran al desarrollo tecnológico separado de la sociedad, sin tomar en cuenta los contextos políticos, económicos, sociales y culturales. Estos autores también desmitifican la disolución urbana y creen que la globalización y el desarrollo de la tecnología tienden a recomponer muchas de las cualidades de las grandes áreas metropolitanas. El destacado geógrafo Gottmann (1977) también señala que el teléfono, el cine y el telégrafo hicieron posible la coordinación de los sistemas de las grandes ciudades modernas en el pasado, de la misma manera que la telemática puede influir en las metrópolis actuales.

Analizando este grupo de autores en un espacio temporal de los años ochenta a noventa, se pueden identificar varias coincidencias en relación a los procesos de metropolización:

Por una parte, los autores reconocen que las transformaciones en las áreas metropolitanas están relacionadas con las actividades comerciales y de intercambio financieros, que generan redes que influyen en la configuración de las metrópolis. De igual manera, los cambios en la configuración de las ciudades que implican una reconfiguración de los espacios urbanos tradicionales y la aparición de nuevas configuraciones. El desplazamiento hacia zonas periféricas es otra característica de las zonas metropolizadas durante los años noventa representada por un desplazamiento de las actividades y los flujos humanos hacia las periferias de las áreas metropolitanas implicando una migración de los centros urbanos tradicionales hacia nuevas configuraciones fuera de los circuitos centrales históricos, siendo también otro aspecto característico de los procesos de metropolización la relación entre tecnología y transformación urbana: Algunos autores, como Mansell, Winner y Toffler, con estudios de la tecnología y sociología de la tecnología consideran que la misma ha desempeñado un papel fundamental en las transformaciones territoriales globales. Sin embargo, Graham y Marvin argumentan que es importante considerar también los contextos políticos, económicos, sociales y culturales en relación al desarrollo tecnológico.

La desconcentración y la ocupación del territorio más allá de los centros urbanos históricos obedece tanto a las residencias como a los empleos que se han mudado a las afueras de las ciudades obligando al uso intensivo y una dependencia del automóvil. Como señala el reconocido arquitecto y urbanista Solà-Morales (1996), *"al mismo tiempo el empleo comenzó a descentralizarse, primero las manufacturas de montaje ordinarias buscaron lugares espaciosos próximos a las autopistas; luego la I+D y la producción de alta tecnología asociada que se movieron hacia ubicaciones altamente confortables"*. Esto generó una ciudad sin sus centros históricos y con límites más bien difusos, la ciudad dispersa del geógrafo (Dematteis, 1998), generando un proceso de

dispersión y concentración de nuevas centralidades urbanas (Sassen, 1998; Corboz, 2001).

El territorio comienza a tener cambios visibles producto de la irrupción de la tecnología. Según el arquitecto Mitchell (2001), se está generando una nueva realidad tecnológica tanto de espacios como de territorios, dando lugar a un nuevo entorno diferente del tradicional originado por la red global capaz de crear estructuras urbanas nuevas combinado con los cambios en las actividades económicas y sociales, entre individuos y organizaciones, sistemas de producción, almacenaje y distribución que van en la misma dirección. Los territorios ahora más extendidos o desbordados alejados de la centralidad, el "Zwischensdat" del urbanista Sieverts (2002), contienen las propias características de ambos, la "Metápolis" de Ascher (2004) ha superado los límites y donde las diferencias físicas entre campo y ciudad se han vuelto cada vez más imprecisas.

Semejante al concepto de Metápolis, Font Arellano (2007) explica el fenómeno a partir de ciudades consolidadas ligadas al desarrollo de las mismas ciudades que luego con el paso del tiempo se van creando dinámicas propias apareciendo de esta forma un nuevo modelo de ciudad alejado al núcleo fundacional de la misma con nuevas centralidades generándose de esta manera nuevos lazos de comunicación entre ellas. Indovina (2007) señala que la metropolización actual del territorio es la *"tendencia a la integración de varios conjuntos urbanos e incluso de los territorios de organización difusa. Es una integración completa que incluye las actividades económicas, las relaciones sociales, las actividades relacionadas con la vida cotidiana, cultural, etc."*, mientras que Muñoz (2008) describe la "urbanalización" como producto de la progresiva extensión de la ciudad en el espacio.

Al respecto Font Arellano e Indovina coinciden en varios aspectos relacionados con los procesos de metropolización, por una parte ambos autores señalan que la metropolización implica la tendencia hacia la integración de varios conjuntos urbanos. Tanto Font Arellano como Indovina destacan que en el proceso de metropolización se produce una integración completa de actividades económicas, relaciones sociales y actividades relacionadas con la vida cotidiana y cultural.

La idea de Font Arellano, el cual expresa que en los procesos de metropolización de las ciudades se generan nuevas centralidades se relaciona también con la postura de Muñoz sobre la "urbanalización", el cual describe la progresiva extensión de la ciudad en el espacio. Ambos autores sugieren que en la metropolización se crean nuevos lazos de comunicación entre las distintas áreas y territorios que conforman la ciudad. Si bien cada autor utiliza diferentes términos para describir estos fenómenos, todos enfatizan los cambios y transformaciones que se producen en las ciudades como resultado de los procesos de metropolización.

Mas adelante Brenner (2013), señala que la producción del capital en los espacios urbanos desempeña un papel fundamental en el desarrollo de una

urbanización extendida y la formación de territorialidades más generalizadas. Este proceso de producción del espacio urbano presenta características universales, como la búsqueda constante de acumulación de capital, la competencia, la tendencia a la concentración del capital y la rentabilidad del suelo. Estos factores se reflejan en la generación de múltiples geografías de la urbanización. En concordancia con esto, Muñoz (2008) destaca que el paisaje urbano ya no representa las permanencias históricas o culturales, sino que muestra panorámicas líquidas, efímeras y en constante transformación. Estos cambios en el paisaje son evidencia de la dinámica propia de la metropolización. Las antiguas estructuras urbanas pronto desaparecen, siendo reemplazadas por nuevas configuraciones urbanísticas.

Por su parte, Portas (2009) hace hincapié en la distinción entre la ciudad tradicional y la ciudad dispersa. Mientras que la ciudad tradicional tiene la capacidad de aceptar o rechazar las tramas urbanas, la ciudad dispersa carece de esa oportunidad de elección. Esta falta de control sobre la configuración espacial genera una urbanización más fragmentada y descentralizada, donde las tramas urbanas se expanden sin un patrón definido, lo que complejiza aún más los procesos.

La metropolización y los negocios inmobiliarios son factores clave en la transformación socio-territorial de las áreas metropolitanas contemporáneas. Pereira (2013) señala que la metropolización genera nuevos productos inmobiliarios que acentúan la segregación urbana, fragmentan la ciudad en múltiples centros y crean una nueva ciudad. Además, Lencioni (2014) destaca que el proceso de centralización del capital en el sector inmobiliario proviene de la asociación de empresas, la absorción de una por otra, o a través de fusiones de empresas, y que la apertura de capitales en bolsa es otra estrategia que está transformando el sector. Estos procesos y estrategias son elementos de la reestructuración inmobiliaria.

Hidalgo y Janoschka (2014) indican que los cambios socio-espaciales producidos por los negocios inmobiliarios, influenciados por diferentes programas como la renovación urbana o la movilidad urbana, producen gentrificación e impactan la estructura social y morfológica de los barrios intervenidos. Asimismo, Rufino (2015) destaca que el sector inmobiliario es importante en la producción de espacios y en el desarrollo metropolitano, convirtiendo territorios privilegiados en un foco de atracción de capital en periodos cortos de tiempo aprovechando las ventajas de un sistema económico que lo permite.

En este sentido, la metropolización está influenciada de diferentes formas y tiempos, teniendo en común la característica del policentrismo, según Gifinger y Suitner (2015). Estos autores señalan que sólo si se toman en cuenta las diferentes fases, ritmos y efectos de la metropolización, se pueden formular recomendaciones serias para el desarrollo policéntrico de los distintos territorios urbanos europeos, a fin de formular políticas europeas sobre desarrollo metropolitano. En definitiva, la producción de capital en las áreas metropolitanas

es un factor clave en la creación de múltiples geografías urbanas y en la transformación constante del panorama urbano contemporáneo.

Uno de los enfoques para comprender los procesos de metropolización en el territorio contemporáneo es el presentado por Campolina y Vieira (2016), quienes destacan la influencia de la migración y el rápido crecimiento demográfico en las grandes áreas metropolitanas de Brasil, así como los altos índices de desigualdad socioterritorial vinculados a la crisis urbana y las condiciones precarias de vivienda, ingreso per cápita bajos, pocos años de escolaridad de la población, transporte público deficiente, congestión urbana y altos índices de criminalidad. Según estos autores, se requieren lineamientos territoriales para una red urbana policéntrica más equilibrada y una política urbana activa para abordar estos problemas.

Pereira y Ferreira (2016) señalan que, aunque el enfoque demográfico para explicar el proceso de metropolización del territorio es interesante, presenta un retrato "interrumpido" de la realidad que omite el aspecto continuo del desarrollo metropolitano. Además, el foco se pone predominantemente en los territorios y su evolución demográfica más que en los hogares. Estos autores proponen el estudio de los procesos de estructuración espacial mediante la reconstrucción de las trayectorias de los habitantes de las áreas metropolitanas, estableciendo cuatro categorías: pioneros, familias modernas, establecidas y socialmente vulnerables.

Según Marie Le (2017), la aceleración del proceso de metropolización ha desestabilizado los sistemas de planificación, generando tensiones entre los grupos establecidos de actores en el territorio y el surgimiento de grupos nuevos, lo que ha provocado cambios en la cultura profesional y cívica de los planificadores urbanos. Esta evolución se está llevando a cabo en un contexto económico y social que permite una participación cada vez mayor de la sociedad en la toma de decisiones territoriales, y que coloca en la agenda pública la sostenibilidad.

Una influencia común en los procesos de metropolización es la establecida por las empresas transnacionales que, mediante la realización de inversiones extraterritoriales, dejan a los territorios en diversas y disímiles posiciones, algunas áreas metropolitanas están en la parte superior de estas redes altamente integradas mientras que otras quedan excluidas de ellas, siendo las ciudades más pequeñas las que sufren de marginalidad e integración (Finance, 2017). Asimismo, se han generado procesos de suburbanización que afectan a los territorios, como ha ocurrido en algunas zonas costeras que han desarrollado una industria turística de segunda vivienda y en territorios sin frente de mar que han experimentado un crecimiento extraterritorial dinámico y espontáneo, relacionado con la escasa o nula planificación del Estado, dejando al mercado la oferta y la demanda, y quedando a merced de la especulación inmobiliaria (Cuadrado, Dura, & Salvati, 2017).

La existencia de barrios cerrados ha capturado el paisaje colectivo, lo cual plantea un desafío para la identidad local y territorial (Manzini & Lorena Verónica,

2017). Desde este enfoque, es necesario llevar a cabo estudios históricos del paisaje que combinen la arquitectura y la geografía, con el fin de identificar la extraterritorialidad de la vivienda como un producto de la metropolización territorial y su influencia negativa en el paisaje. El fenómeno de la metropolización territorial se desarrolla a través de la utilización de recursos, inversiones y transacciones a nivel nacional e internacional, como han señalado previamente los autores (Manzini & Lorena Verónica, 2017). La metropolización da lugar a economías urbanas que generan cambios en las formas y patrones del espacio urbano.

En estudios más recientes, Supriyadi Rustidja (2018) menciona que "la invasión metropolitana no solo da forma al espacio urbano, sino también al proceso de interacción entre las partes interesadas en el desarrollo del área metropolitana". Este autor explora el proceso de metropolización estudiando los entornos rurales y considerando el medio ambiente en el desarrollo metropolitano. Supone que este proceso requiere una estrategia de vinculación rural-urbana en un contexto local y una acción comunitaria con enfoque intercultural para comprender el crecimiento y la conexión de las actividades urbanas, generando un crecimiento económico sostenible a través de las redes que las componen. De manera similar, pero en otra geografía, Cailly y Pourtau (2018) entienden el proceso de metropolización como la construcción de formas complejas que surgen de las prácticas cotidianas de los habitantes suburbanos. Estos actores contribuyen de manera significativa a las dinámicas metropolitanas a través de la disposición espacial resultante de la movilidad suburbana y de los trazados temporales de dicha movilidad, los cuales contribuyen a dibujar un mapa de ritmos de vida a escala metropolitana. El estudio de estas dinámicas espacio-temporales del movimiento suburbano permite identificar una diversidad de definiciones y formas de hacer metrópolis.

Otra faceta que se manifiesta en este proceso de metropolización a través de la movilidad suburbana es la incorporación del concepto de ciudades inteligentes, y más recientemente, de territorios inteligentes. Matern, Schroeder, Steven y Weidber (2018) definen este nuevo concepto como áreas metropolitanas altamente desarrolladas que están adoptando avances tecnológicos para abordar los desafíos que enfrentan las ciudades contemporáneas. No existe una única definición que pueda interpretar las estrategias de transformación de los territorios hacia la inteligencia, pero existe consenso en que la innovación y la inteligencia están estrechamente relacionadas con los contextos espaciales, sociopolíticos e infraestructurales, es decir, con la localización (Matern et al., 2018).

Desde Portugal, Santos (2019) estudia los procesos de metropolización en la ciudad de Lisboa y menciona que la complejidad espacial de los territorios metropolitanos es el resultado de la acumulación de diferentes formas de desarrollo urbano caracterizadas por un modo de producción fragmentado y una estrecha relación entre lo urbano y lo rural.

Por otro lado, Zander (2019) vincula los procesos de metropolización con la sostenibilidad urbana y lo investiga a través de un caso específico, el eco-barrio "Danube" en Estrasburgo, Francia. Este autor considera este caso como un nuevo modelo de gobernanza urbana, basado en la idea de desarrollo socioambiental que prioriza los recursos según intereses específicos y las necesidades de los actores involucrados, estableciendo una jerarquía en la gobernanza para buscar sinergias entre los recursos del sistema. Según Zander, "la gobernanza ofrece la imagen de un modo estable de dirección política y es el resultado de una agenda compartida".

En relación a la temática ambiental y los conflictos territoriales en las regiones metropolitanas, asociados a la instalación de grandes conglomerados empresariales que aprovechan los espacios dejados por las políticas estatales, Torres, Ramos y Gonçalves (2019) encontraron que las políticas de planificación territorial están desconectadas de las cuestiones ambientales. Estas políticas se centran únicamente en el desarrollo de grandes proyectos que aprovechan las ubicaciones privilegiadas para las empresas y el capital privado, sin tener en cuenta los impactos que esto genera en el medio ambiente y en los habitantes de la región.

Otra perspectiva relacionada con los procesos de transformación territorial es la cuestión de la renta urbana, tomando como ejemplo el caso de Roma y su escala metropolitana. Según Pizzo (2020), esta escala ha sido en gran medida el resultado de una construcción compleja que alimentó el mecanismo de la renta, más que cualquier otro resultado esperado de un proceso de reescalamiento.

Respecto de los autores relevados, es importante destacar que ellos abordan el tema desde diferentes perspectivas y enfoques, pero comparten la idea común en general que el espacio urbano no es simplemente un producto intercambiable, sino que tiene una influencia activa en la producción y está relacionado con las prácticas sociales y las relaciones sociales que lo producen. También reconocen que la producción del espacio urbano es un proceso complejo que se ve influenciado por la sociedad y el tiempo.

En particular Harvey y De Mattos han desarrollado el concepto de Lefebvre y han demostrado cómo se produce el espacio urbano, particularmente en relación con el funcionamiento del mercado de suelo urbano y la estructura urbana. Por su parte, Abramo destaca también que las metrópolis latinoamericanas tienen una estructura urbana compleja y en constante evolución y han adoptado estrategias de producción de la estructura urbana diferentes de los modelos tradicionales de las ciudades compactas y difusas. Mumford, Gottmann, Webber y Indovina, entre otros, analizan la metropolización y la transformación de las ciudades destacando el crecimiento de las mismas y estudian los fenómenos de aglomeración, las conexiones que se producen, las nuevas formas de territorialidad urbana y la dispersión de las ciudades. También abordan el papel de la tecnología y su influencia en los cambios territoriales y en la recomposición de las grandes áreas metropolitanas, de la misma manera destacan la importancia del sector inmobiliario en la transformación socio-territorial de las

áreas metropolitanas contemporáneas. Autores como Pereira, Lencioni, Hidalgo, Janoschka y Rufino enfatizan el papel de los negocios inmobiliarios en la generación de nuevos productos inmobiliarios, la gentrificación, la estructura social y morfológica de los barrios, y el desarrollo metropolitano.

Al hacer una revisión de los autores estudiados y sus aportes al tema en estudio, podemos encontrar que el rol de los agentes privados en los procesos de metropolización contemporánea ha sido analizado y coinciden en señalar la creciente influencia que estos actores ejercen en la configuración de las metrópolis actuales, evidenciando que uno de los agentes privados más destacados es el sector inmobiliario. Autores como Pereira (2013), Lencioni (2014) y Rufino (2015) señalan que este sector juega un papel central en la producción de nuevos desarrollos urbanos y en la transformación socio-territorial de las áreas metropolitanas.

A través de la creación de nuevos productos inmobiliarios, este sector moldea el paisaje urbano, impulsando procesos como la suburbanización, la fragmentación urbana y la segregación socio-espacial. La lógica especulativa y la búsqueda de rentabilidad por parte de las grandes empresas inmobiliarias tiene así una influencia determinante en los patrones de expansión de las metrópolis.

Por su parte, Brenner (2013) analiza cómo la concentración de capital y actividades económicas impulsadas por intereses privados en los espacios urbanos es un proceso inherente a la metropolización contemporánea. La producción capitalista del espacio urbano, en su búsqueda por maximizar las tasas de ganancia, es un factor importante en la expansión y reconfiguración constante de las áreas metropolitanas.

Otro tipo de agente privado relevante son las empresas transnacionales. Autores como Cuadrado, Dura y Salvati (2017) y Finance (2017) señalan que las inversiones extraterritoriales de estas grandes corporaciones generan efectos diversos en los territorios metropolitanos. Mientras algunas áreas logran integrarse a estas redes globales de capital, otras quedan relegadas y excluidas. Las empresas transnacionales contribuyen así a acentuar las disparidades entre distintas zonas del territorio metropolitano.

Algunos autores como Torres, Ramos y Gonçalves (2019) son críticos de cómo en algunos casos las políticas públicas priorizan facilitar grandes proyectos urbanos para empresas privadas, por sobre la resolución de problemáticas ambientales y sociales. La captura de la gobernanza urbana por parte de ciertos intereses privados es una tendencia que puede observarse en distintas metrópolis.

Rol de los agentes privados en la metropolización contemporánea.



Fig. 1.0. Rol de los agentes privados en la metropolización contemporánea. Fuente: Elaboración propia.

Perspectivas teóricas de la metropolización en un entorno globalizado: Visiones y voces de las ciudades en crecimiento.

La metropolización en un entorno globalizado es un fenómeno complejo que ha captado la atención de numerosos investigadores y estudios teóricos a nivel mundial a lo largo del tiempo, a sí mismo el crecimiento y desarrollo de las ciudades en este contexto global ha generado diversas perspectivas teóricas que buscan entender y explicar los procesos y efectos asociados a esta dinámica. Estas perspectivas teóricas ofrecen visiones y voces diversas sobre las ciudades en crecimiento y su papel en el contexto global, cada una de ellas participan con enfoques particulares propios de las investigaciones y aportes de quienes las proponen, contribuyendo a una comprensión más profunda de la metropolización y su impacto en la sociedad contemporánea.

Es importante destacar que estos autores, junto con otros investigadores y académicos, han dejado un legado significativo en el estudio de la metropolización. Sus trabajos han sido ampliamente reconocidos y han influenciado el campo de los estudios urbanos, generando debates y reflexiones sobre los procesos de urbanización y su relación con la globalización.

Guardando estas consideraciones, se presentan a continuación algunas de estas teorías y sus representantes más relevantes en el contexto mundial.

Una de las perspectivas más destacadas es la teoría de la ciudad global, desarrollada por Saskia Sassen (1991). A través de un enfoque interdisciplinario que combina la sociología, la economía y la geografía urbana, esta teoría

destaca el papel de las ciudades como centros de poder económico y político a nivel global. Según esta perspectiva, las ciudades globales son nodos clave en redes económicas y culturales transnacionales. Estas ciudades se caracterizan por su capacidad para atraer inversiones, concentrar actividades financieras y empresariales, y desempeñar un papel central en la economía mundial.

La teoría de la ciudad global destaca la interconexión y la interdependencia entre las ciudades y su importancia en el contexto de la globalización. Si bien se puede considerar que esta teoría parte con Sassen en 1991, la misma autora a lo largo de su carrera ha continuado profundizando en su teoría de la ciudad global, realizando investigaciones y escribiendo numerosos artículos y libros que exploran las dinámicas de las ciudades en la era de la globalización. Es importante mencionar que, si bien Sassen es la figura central asociada a la teoría de la ciudad global, existen otros investigadores y académicos que han abordado este tema desde perspectivas afines y complementarias y que los aportes de la autora corresponden a los más relevantes y fundacionales de la teoría.

Por otro lado, una segunda teoría emerge en el concierto mundial, se trata de la denominada urbanización planetaria desarrollada por Henri Lefebvre (1970) y continuada también por Harvey (2013), esta teoría aborda la metropolización como un fenómeno global que afecta a todas las ciudades y regiones del mundo. Esta perspectiva resalta la enorme expansión urbana, la fragmentación del espacio y las desigualdades socioespaciales generadas por la urbanización acelerada, según esta visión, la metropolización no se limita a las ciudades globales, sino que impregna todo el tejido urbano a nivel planetario.

Esta teoría postula que el crecimiento urbano acelerado y sin restricciones se convierte en una característica común en diversas ciudades y regiones alrededor del mundo lo que implica la ocupación de nuevos territorios, la construcción de infraestructuras y la transformación del paisaje natural, generando impactos significativos en el entorno. Esta teoría también pone de relieve los procesos de concentración del poder económico y las tensiones sociales que surgen como resultado de la expansión urbana. Además de la expansión urbana que pone de relieve, la teoría de la urbanización planetaria resalta la fragmentación del espacio como otro aspecto fundamental. A medida que las ciudades crecen, se puede observar una fragmentación del espacio urbano en diferentes áreas con características socioeconómicas y culturales diferentes, esta fragmentación se traduce en la creación de zonas residenciales exclusivas, áreas industriales segregadas y espacios públicos fragmentados, generando una heterogeneidad espacial que refleja las desigualdades existentes en la sociedad.

La metropolización intensifica las divisiones socioeconómicas y contribuye a la creación de espacios segregados, donde la accesibilidad a servicios básicos, infraestructuras y oportunidades varía considerablemente de zona a zona, de ciudad a ciudad y entre regiones a nivel global.

Asimismo, la teoría de la urbanización planetaria destaca las tensiones sociales que surgen como resultado de estos procesos. Las desigualdades socioespaciales generan conflictos y divisiones en la sociedad, lo que se

manifiesta en protestas, movimientos sociales y luchas por el derecho a la ciudad. Estas tensiones evidencian los desafíos y contradicciones asociados a la metropolización en un contexto globalizado y pone de manifiesto la urgente necesidad de dar soluciones a estos conflictos.

Otros autores que también han realizado sus aportes a esta teoría y son considerandos de importancia para la misma tales como Brenner (1999) y Soja (2010).

Una tercera perspectiva que se destaca es la teoría de la ciudad postmoderna desarrollada por varios autores tales como, Jean-François Lyotard y Fredric Jameson. Esta teoría aborda la metropolización desde una óptica cultural y arquitectónica. Se enfoca en la fragmentación, la heterogeneidad y la falta de un orden o estructura coherente en las ciudades contemporáneas. Según esta visión, la metropolización ha dado lugar a una multiplicidad de estilos arquitectónicos, a la apropiación de espacios públicos por parte de diferentes actores sociales y a la emergencia de múltiples identidades urbanas. La teoría de la ciudad postmoderna pone énfasis en la diversidad y la complejidad de las ciudades en crecimiento en un mundo globalizado.

Lyotard (1989) argumenta que la ciudad postmoderna es un espacio de "*diferencia*" y "*heterogeneidad*", en el que la diversidad cultural y la multiplicidad de perspectivas son valoradas y celebradas. Por su parte Jamenson (1991) sostiene que la ciudad postmoderna es un espacio de "*esquizofrenia*", en el que la ausencia de un centro unificador genera una sensación de desorientación y alienación.

Según esta teoría, las ciudades contemporáneas se caracterizan por la fragmentación, la heterogeneidad y la falta de un orden o estructura coherente. La ciudad postmoderna se construye a través de la diversidad de estilos arquitectónicos, la multiplicidad de identidades y la apropiación de espacios públicos por parte de diversos actores sociales. Estos cambios significativos en la estructura de la ciudad y forma se deben en parte a la globalización, la tecnología y la cultura. En lugar de tener una estructura jerárquica y centralizada, las ciudades postmodernas se caracterizan por una multiplicidad de centros y una mayor diversidad cultural. Además, las nuevas tecnologías de comunicación han permitido el surgimiento de comunidades virtuales que trascienden los límites físicos de la ciudad.

También es posible relevar otros autores importantes en la teoría de la ciudad postmoderna como David Harvey (1990), Baudrillard (1981) y Castells (1996). Cada uno de ellos ha contribuido con su propia perspectiva y enfoque a la comprensión de la ciudad postmoderna.

David Harvey se enfoca en la relación entre el capitalismo y la urbanización, argumentando, respecto de la ciudad, que la esta es un espacio clave para la acumulación de capital destacando la importancia de la globalización y la desigualdad en la configuración de la ciudad postmoderna (Harvey, 1990). Por otro lado, Jean Baudrillard discute que la ciudad postmoderna es un espacio

hiperreal, donde la realidad se ha vuelto indistinguible de las imágenes que la representan, el autor destaca la importancia de la cultura de masas y los medios de comunicación en la construcción de esta realidad hiperreal (Baudrillard, 1981).

Por último, Manuel Castells se enfoca en el papel de las tecnologías de la información y la comunicación en la configuración de la ciudad postmoderna., enfatiza cómo estas tecnologías han transformado las relaciones sociales y económicas en la ciudad postmoderna (Castells, 1996).

Aunque tanto Castells como Harvey comparten una preocupación por la economía política de la ciudad postmoderna, manifiestan diferencias en el enfoque. Mientras que Harvey se enfoca principalmente en la relación entre el capitalismo y la urbanización, Castells se enfoca en el papel de las tecnologías de la información y la comunicación en la configuración de la ciudad postmoderna.

De la misma manera, la metropolización en el contexto de la globalización ha sido abordada por diversas perspectivas teóricas que coinciden en destacar la influencia de actores privados en este proceso.

Asimismo, Jean Baudrillard plantea que "la publicidad y los medios de comunicación privados contribuyen a crear la hiperrealidad de las ciudades globales" (Baudrillard, 1981), inundando el entorno construido con signos, imágenes y símbolos del consumismo transnacional.

A sí mismo, la teoría de la ciudad global desarrollada por Saskia Sassen enfatiza cómo las grandes metrópolis atraen inversiones y operaciones de corporaciones transnacionales, convirtiéndose en "nodos estratégicos en la red global de capital, comercio e información" (Sassen, 1991). Según Sassen, las ciudades globales se han transformado en centros neurálgicos de los negocios internacionales y plataformas clave para la expansión global de empresas multinacionales.

Desde su perspectiva, la teoría postmoderna de la ciudad desarrollada por autores como Fredric Jameson también destaca cómo los nuevos desarrollos inmobiliarios privados y la inversión en arquitectura icónica por parte de élites empresariales moldean el paisaje y la cultura de las urbes contemporáneas (Jameson, 1991). Por otro lado, Manuel Castells examina cómo "las tecnologías de comunicación impulsadas por compañías privadas transforman las dinámicas urbanas" (Castells, 1996), acelerando los intercambios económicos y la difusión de la cultura globalizada.

David Harvey profundiza sobre cómo "la acumulación de capital privado en el sector inmobiliario urbano es un motor clave de la urbanización capitalista" (Harvey, 1990) y un medio de absorber los excedentes de capital generando burbujas especulativas que modifican la morfología de las ciudades.

Por su parte, pensadores como Henri Lefebvre y David Harvey critican cómo la urbanización planetaria es impulsada de manera desigual por el capital privado, generando una creciente "fragmentación socio-espacial y segregación" (Harvey, 2013) entre zonas integradas a las redes globales y áreas marginalizadas. Según esta perspectiva, la especulación inmobiliaria y la inversión corporativa exacerbaban las disparidades socio-territoriales a escala global.

De esta manera es posible configurar categorías que nos ayudan a entender de mejor manera este aspecto.



Fig. 1.1. Influencia del sector privado en la metropolización en el contexto de la globalización. Fuente: Elaboración propia.

Características y procesos clave de la metropolización en el contexto de la globalización: Transformando la geografía urbana.

La metropolización es un fenómeno complejo que involucra diversos aspectos interrelacionados, para comprender su complejidad es necesario tomar un enfoque multidimensional que considere varios factores clave de tal manera de encontrar sus características al igual que relevar los procesos clave. A continuación, se presentan algunos de los aspectos más relevantes.

El primer aspecto a considerar es el crecimiento de la población: La metropolización está estrechamente ligada al aumento de la población en las áreas urbanas y es relevante considerar las tendencias demográficas y comprender cómo la migración interna y externa influyen en el crecimiento de la población en las metrópolis. Conjuntamente con lo anterior, es importante

también considerar los patrones de densidad poblacional y su impacto en el acceso a servicios básicos, la vivienda y la calidad de vida.

Según la investigación de Marcuse (2018), la metropolización es un fenómeno que ha llevado a un aumento significativo de la población en las áreas urbanas. En su estudio, Marcuse destaca la importancia de comprender cómo la densidad poblacional y la migración interna y externa afectan el crecimiento de la población en las metrópolis. Marcuse destaca la importancia de comprender cómo la densidad poblacional y la migración interna y externa afectan el crecimiento de la población en las metrópolis, argumentando que la migración interna y externa pueden tener un impacto significativo en el crecimiento de la población en las áreas urbanas, y que es necesario considerar cómo estos factores influyen en el desarrollo de las ciudades especialmente en la planificación urbana y el desarrollo sostenible.

Además, De Sherbinin, y otros (2015), destacan que el crecimiento de la población en las áreas urbanas puede tener un impacto significativo en el acceso a servicios básicos y la calidad de vida. En su investigación, los autores señalan que es fundamental abordar los desafíos asociados con el crecimiento de la población en las metrópolis, especialmente en lo que respecta a la planificación urbana y la sostenibilidad en el tiempo.

Por otro lado, la investigación de Florida (2017), destaca el papel que juegan los factores económicos y culturales en el crecimiento de la población en las áreas urbanas. El autor sostiene que las ciudades más grandes suelen atraer a personas con mayores niveles de educación y habilidades, lo que puede llevar a un aumento en la innovación y el crecimiento económico.

Un segundo aspecto a considerar es la tasa de urbanización: La metropolización implica altas tasas de urbanización, de otra manera, es el aumento de la proporción de la población que vive en áreas urbanas. Es importante analizar los factores socioeconómicos que impulsan la migración del campo a la ciudad, así como los desafíos que surgen debido a la rápida expansión urbana, como la demanda de vivienda, servicios públicos y empleo. Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el proceso de metropolización se refiere al crecimiento de áreas urbanas que se extienden más allá de los límites de una sola ciudad, formando una región metropolitana. Este proceso ha llevado a un aumento en la tasa de urbanización en todo el mundo, generando de esta manera una serie de desafíos y oportunidades para las ciudades y sus habitantes.

En este sentido, autores como Sassen S. (2001), ha destacado la importancia de analizar los factores socioeconómicos que impulsan la migración del campo a la ciudad y la formación de áreas metropolitanas. Según Sassen, la globalización económica ha generado una mayor demanda de trabajadores altamente capacitados en las ciudades, lo que ha llevado a la concentración de talentos y recursos en las áreas metropolitanas.

Además, Glaeser (2011) ha puesto de manifiesto que la metropolización puede tener un impacto positivo en el crecimiento económico y la innovación. Según

Glaeser, las áreas metropolitanas ofrecen una amplia gama de oportunidades económicas y culturales, lo que atrae a personas talentosas y emprendedoras. Estas personas pueden generar nuevas ideas y negocios que impulsan el crecimiento económico y la innovación.

Por otra parte, la rápida expansión urbana también plantea una serie de desafíos para las ciudades. Autores como Angel et al. (2011) han destacado la importancia de abordar los desafíos de la urbanización, como la demanda de vivienda, servicios públicos y empleo. Según Angel et al., una planificación cuidadosa y una gestión adecuada son fundamentales para garantizar una calidad de vida sostenible para los habitantes urbanos.

Un tercer aspecto a considerar es el desarrollo económico que se produce en las ciudades: La metropolización está relacionada con el desarrollo económico, pues las metrópolis pueden ser centros económicos y financieros atrayendo inversiones, empresas y oportunidades laborales de todo tipo. Por lo anterior es importante examinar cómo se generan y distribuyen los recursos económicos en la metrópolis, así como las desigualdades económicas y la segregación espacial que pueden surgir como resultado.

Autores como Florida (2002) y Glaeser (2011) han destacado la importancia de la creatividad y la innovación en el desarrollo económico de las ciudades. Según estos autores, las ciudades que atraen y retienen a personas creativas, talentosas y tienen una ventaja competitiva en el mercado global en relación a otras. Estas personas pueden generar nuevas ideas y negocios que impulsan el crecimiento económico y la innovación. En esta misma línea se pueden encontrar a Hall (1998), quien ha estudiado el papel que tienen de las políticas públicas en el desarrollo económico de las ciudades. Según Hall, las políticas públicas pueden influir en la atracción de inversiones, empresas y oportunidades laborales a las ciudades, lo que puede impulsar su desarrollo económico. También Castells (1989) estudiando el rol de las ciudades en la economía global, destaca la importancia de las redes de información y comunicación en el desarrollo económico de las ciudades y menciona que las ciudades que tienen acceso a las redes globales de información y comunicación tienen una ventaja competitiva en el mercado global.

Por otro lado, la rápida expansión urbana también puede generar desigualdades económicas y segregación espacial. Autores como Piketty (2014) ha señalado que las ciudades tienden a concentrar la riqueza en manos de unos pocos, lo que puede generar desigualdades económicas significativas. Además, la segregación espacial puede limitar el acceso a oportunidades económicas para algunos grupos de la población.

Un cuarto aspecto para tomar en consideración es la Infraestructura y estructuras de gobernanza: La expansión urbana propia de los procesos de metropolización requiere una planificación adecuada de infraestructuras como transporte, vivienda, energía y agua. Además, es importante analizar las estructuras de gobernanza y examinar cómo se toman las decisiones y la implementación de las políticas en las metrópolis, considerando la participación ciudadana y la

rendición de cuentas. De lo anterior expuesto se hace también necesaria la participación ciudadana para garantizar que las decisiones tomadas respondan a las necesidades y demandas de los habitantes de las metrópolis. La rendición de cuentas, por su parte, también es requerida para garantizar que los responsables de la toma de decisiones lo sean también de sus acciones y que se asegure una gestión transparente y eficiente.

En este contexto los siguientes autores han estudiado la influencia de la infraestructura y estructuras de gobernanza en los procesos de metropolización de las ciudades a nivel mundial. Partiendo por los aportes de Harvey (1989) quien ha estudiado la urbanización y la planificación urbana destacando la importancia de la planificación adecuada de la infraestructura y los servicios para garantizar el bienestar de los habitantes de las ciudades, de la misma manera que Sassen S.(2001) estudiando la globalización y las ciudades ha puesto de manifiesto la importancia de la infraestructura y los servicios para la competitividad de las ciudades en el mercado global. De forma similar Glaeser (2011) releva el papel de la infraestructura y los servicios señalando que aquellas ciudades que tienen una buena infraestructura poseen una ventaja competitiva frente a otras en el mercado global de ciudades.

De igual manera ahora considerando la participación ciudadana para garantizar la mejora en la toma de decisiones, podemos ver los aportes de Baiocchi, Ganuza, & Wilde (2015), quienes han estudiado las experiencias de participación ciudadana en la gestión de infraestructuras urbanas en las metrópolis, y han destacado la importancia de la participación ciudadana para garantizar una gestión más justa y equitativa.

Un quinto aspecto a considerar son las dinámicas sociales y culturales que se producen en el contexto de las metrópolis. Tomando en cuenta que las ciudades son espacios de encuentro de diversas identidades sociales y culturales, es fundamental la comprensión de las dinámicas que dan forma a la vida urbana, como las prácticas sociales, los movimientos migratorios, las expresiones artísticas y las tensiones interculturales. En este contexto, las dinámicas sociales y culturales que se producen en las metrópolis son el resultado de la interacción entre diferentes grupos sociales y culturales, que comparten espacios, recursos y experiencias.

Las personas que viven en las ciudades tienen diferentes formas de relacionarse, trabajar, consumir y divertirse, lo que genera una gran variedad de prácticas sociales. Estas prácticas están influenciadas por factores como la edad, el género, la clase social, la etnia y la religión, y están en constante evolución.

Richard Florida (2002) propone la idea de que las ciudades son lugares atractivos para la clase creativa, lo que genera un impacto positivo en la economía y la cultura de las metrópolis. Las expresiones artísticas también son parte de las dinámicas sociales y culturales de las metrópolis, lugares de encuentro de diferentes formas de arte, como la música, el cine, la literatura, la pintura o la escultura. Estas expresiones artísticas reflejan la diversidad cultural y las tensiones interculturales que se producen en las metrópolis. Florida recalca

la importancia de esta clase creativa en la economía de las ciudades y cómo esto puede generar nuevas oportunidades para los habitantes de las zonas metropolitanas. Además, el autor destaca también la importancia de la diversidad y la tolerancia en la configuración de las ciudades y cómo esto puede generar un ambiente favorable para la innovación y la creatividad.

En otra dimensión Saskia Sassen (1991) ha sido una de las primeras en estudiar el fenómeno de la globalización y su impacto en las, además la autora pone de manifiesto la importancia de la diversidad cultural en la configuración de las ciudades y cómo las migraciones han generado nuevas formas de exclusión social. Los estudios de Sassen han permitido comprender cómo las desigualdades sociales se reflejan en la vida urbana y cómo esto afecta la convivencia en las ciudades.

Los movimientos migratorios son otra de las dinámicas sociales que se producen en las metrópolis, siendo las ciudades lugares de destino para muchas personas que buscan mejores oportunidades económicas, educativas o culturales. Estos movimientos migratorios pueden ser internos (de una ciudad a otra) o internacionales (de un país a otro), y tienen un impacto significativo en la vida urbana. Respecto de este tema, hay varios autores que han hecho sus aportes a la comprensión del mismo, partiendo por David Harvey (1989), estudiando los procesos de urbanización y la influencia de las migraciones en la formación de las metrópolis, destacando la importancia de las migraciones en la configuración de las ciudades y cómo esto ha generado nuevas formas de desigualdad social. Además, el autor ha analizado cómo las políticas urbanas pueden afectar la vida de los migrantes en las ciudades, en este mismo sentido Soja (1989) y Castells (1996) ponen de manifiesto la importancia de la diversidad cultural en la vida urbana y cómo esta puede generar nuevas formas de creatividad y desarrollo económico. Además, los autores han analizado cómo las políticas urbanas pueden afectar la vida de los migrantes en las ciudades y cómo esto puede generar nuevas formas de exclusión social.

Finalmente, Zygmunt Bauman (2000) reflexiona sobre la fragmentación y la movilidad en la sociedad contemporánea y cómo esto se refleja en las dinámicas sociales y culturales de las metrópolis. Bauman acentúa la importancia de la identidad en la vida urbana y cómo las personas construyen su identidad en un contexto de diversidad y cambio constante. Además, el autor enfatiza en la importancia de la convivencia pacífica y la gestión de los conflictos en las ciudades. Los aportes del autor han permitido comprender cómo las transformaciones sociales y culturales afectan la vida urbana y cómo esto puede generar nuevas formas de exclusión y conflicto.

Respecto del rol del sector privado en el desarrollo y conformación de las áreas metropolitanas ha sido destacado por diversos autores. Harvey (1989) planteó la necesidad de considerar al sector privado en la planificación urbana y provisión de infraestructura y servicios en las ciudades. Posteriormente, Castells (1989) señaló que la conectividad global de las empresas privadas otorga ventajas competitivas a las ciudades donde se instalan, impulsando su crecimiento

económico. Luego, Sassen (1991) enfatizó que la globalización económica ha llevado a la concentración de profesionales altamente capacitados en las metrópolis, respondiendo a la demanda de compañías globalizadas.

Ya en la década del 2000, Florida (2002) propuso que la llamada “clase creativa” promueve el desarrollo económico y cultural de las urbes, atrayendo inversiones privadas y generando nuevas oportunidades laborales. Posteriormente, Glaeser (2011) indicó que las empresas tienden a invertir en ciudades con buena infraestructura, otorgándoles ventajas competitivas para su crecimiento. De igual manera Sassen (2001) ha destacado que la globalización impulsó la tercerización de las economías urbanas, con predominio de los servicios y la empresa privada por sobre la industria y el sector público. Finalmente, Piketty (2014) advirtió sobre los riesgos de concentración de riqueza y desigualdades derivadas del poder económico del sector privado en las metrópolis contemporáneas. La influencia de las dinámicas globales y los actores privados en la configuración de las metrópolis contemporáneas puede abordarse de manera multidimensional a través de diversos ejes analíticos. En base a la síntesis de perspectivas de destacados expertos, se identifican cinco categorías conceptuales clave para un análisis integral de este fenómeno: planeamiento urbano, conectividad global, capital humano, dinamismo económico y equidad e inclusión social.

El análisis conjunto de estas categorías permite considerar tanto los aspectos relativos a la gobernanza, planificación e infraestructura urbana, como las dimensiones económicas, sociales y espaciales implicadas. Asimismo, incorpora una visión crítica sobre los potenciales impactos negativos de la actividad privada. La comprensión de estas múltiples aristas facilitará un abordaje completo del rol histórico y actual del sector empresarial en las dinámicas de metropolización vinculadas al proceso de globalización.



Fig.1.2. Dinámicas globales e influencia de los actores privados en la configuración metropolitana. Fuente: Elaboración propia.

El impacto de la metropolización en la construcción del futuro urbano en la era de la globalización

La metropolización en un contexto global es un fenómeno que ha ido transformando la forma en que vivimos, trabajamos y nos relacionamos en las ciudades. En la era de la globalización, las grandes ciudades como ya hemos visto, se han convertido en centros de poder económico, político y cultural atrayendo talentos y recursos de todo el mundo. Sin embargo, este proceso también está generando desigualdades sociales, económicas, problemas ambientales y de gobernanza que afectan a la calidad de vida de los habitantes de las ciudades. En este sentido, es fundamental comprender el impacto de la metropolización en la construcción del futuro urbano, a fin de distinguir los retos y oportunidades que plantea este fenómeno para que nos brinde herramientas para abordarlos de manera efectiva.

En el contexto de los procesos de metropolización a nivel global, se observan varias tendencias que están transformando la estructura y la función de las ciudades. Una de ellas es la creciente importancia de las áreas metropolitanas como centros de poder económico, político y cultural, debiéndose en parte a la concentración de empresas, instituciones y talentos en estas áreas, lo que les permite competir a nivel global y atraer inversiones y recursos. La expansión de la acumulación de espacio global, que es una característica del proceso de metropolización, se ha generalizado en todo el mundo, aumentando progresivamente en el tiempo (De Mattos, 2010).

Este proceso ha llevado a la creación de grandes ciudades que se han convertido en centros económicos y culturales importantes, creciendo a un ritmo acelerado y absorbiendo cada vez más territorio para satisfacer las necesidades de sus habitantes. Por una parte, las ciudades pueden ofrecer más oportunidades de empleo, servicios y entretenimiento para sus habitantes. Por otro lado, también pueden generar problemas como la congestión del tráfico, la contaminación ambiental y la exclusión social (Harvey, 2012).

Otra tendencia que genera impactos es la expansión de las ciudades hacia áreas periféricas y rurales, lo que ha llevado a la creación de regiones metropolitanas cada vez más grandes y complejas, generando nuevos desafíos en términos de movilidad, infraestructura y servicios públicos, así como de coordinación y cooperación entre los diferentes municipios y entidades que conforman estas regiones. Un informe de la CEPAL destaca la expansión urbana como uno de los principales problemas de las ciudades a nivel mundial, y señala la congestión, la contaminación, la pobreza urbana y la falta de acceso a vivienda y servicios como algunos de los desafíos asociados con esta tendencia (CEPAL, 2021).

Por otro lado, la metropolización también ha tenido impactos negativos en términos de exclusión social y segregación urbana. A medida que las ciudades crecen y se vuelven más complejas, se generan nuevas formas de desigualdad y marginalidad, especialmente en los barrios periféricos y las zonas más pobres de las ciudades. Esto ha llevado a la creación de guetos urbanos y a la exclusión

de ciertos grupos sociales de los beneficios y oportunidades que ofrece la ciudad (Cavestany, 2014)

La exclusión social tiene graves consecuencias para las personas y para la sociedad en su conjunto. Las personas excluidas tienen menos oportunidades de mejorar su calidad de vida y de participar en la vida pública. Esto puede generar resentimiento y desconfianza hacia las instituciones y la sociedad en general, lo que a su vez puede llevar a la violencia y la delincuencia (Sanz, 2011).

En este mismo sentido Díez & López (2019) identificaron algunas causas mas representativas de la exclusión social en las ciudades y hacen mención que puede ser el resultado de múltiples factores, como la discriminación, la segregación, la pobreza, la falta de oportunidades, la desigualdad social, entre otros. Además, destacan que la exclusión social puede ser consecuencia de procesos históricos y políticos que han generado desigualdades y divisiones en las sociedades. Es importante mencionar también las consecuencias que esto trae, según los autores se puede presentar aislamiento y soledad, pues las personas excluidas se sienten aisladas y solas, lo que puede afectar su bienestar emocional y mental. La marginación de las personas puede significar que se les niegan oportunidades y recursos que son necesarios para su desarrollo y bienestar. Los conflictos y tensiones entre los vecinos tienden afectar la convivencia y la cohesión social. En el mismo sentido, la desigualdad social y económica puede tener efectos negativos en la sociedad en su conjunto y la pérdida de capital social, es decir, la red de relaciones y recursos que las personas tienen en su comunidad. Esto puede dificultar la resolución de problemas y la toma de decisiones colectivas.

Como se ha visto en este apartado, la metropolización es un fenómeno global que ha transformado la forma en que vivimos, trabajamos y nos relacionamos en las ciudades. Este proceso ha generado desigualdades sociales, económicas, problemas ambientales y de gobernanza que afectan a la calidad de vida de los habitantes de las ciudades. Por un lado, los autores De Mattos (2010), Harvey (2012) y la CEPAL (2021), coinciden en señalar que la concentración de empresas, instituciones y los talentos en las áreas metropolitanas les ha permitido a las ciudades tener competitividad a nivel global y la atracción de inversiones y recursos, pero también la generación de problemas tales como, la congestión del tráfico, la contaminación ambiental y la exclusión social.

En cuanto a las posturas contradictorias autores como Díez & López (2019), resaltan en describir que la exclusión social puede ser una consecuencia de procesos históricos y políticos los cuales han generado desigualdades y divisiones en las sociedades. Por otro lado, Cavestany (2014) menciona que la exclusión social puede ser el resultado de múltiples factores, como la discriminación, la segregación, la pobreza, la falta de oportunidades, la desigualdad social, entre otros. La exclusión social y la segregación urbana son algunos de los impactos negativos de este proceso, con la generación de nuevas formas de desigualdad y marginalidad, especialmente en los barrios periféricos y las zonas más pobres de las ciudades.

Sin embargo, a pesar de las posturas contradictorias respecto a las causas de la exclusión social, tanto Cavestany (2014) como Díez & López (2019) coinciden en que la exclusión social tiene graves consecuencias para las personas y para la sociedad en su conjunto. De allí la necesidad de la implementación de políticas públicas que promuevan una mayor inclusión social y reduzcan las desigualdades existentes en las ciudades.

A la luz de las posturas de los autores antes mencionados, podemos argumentar que la creciente metropolización experimentada por las ciudades en las últimas décadas, entendida en el contexto de la globalización económica y la predominancia de visiones neoliberales otorgaron un papel protagónico al sector privado. Si bien la concentración de recursos y talento ha posicionado a las metrópolis como centros de poder y conectividad global, la orientación lucrativa y la débil regulación a los actores privados también han agravado problemáticas urbanas de segregación, exclusión social y degradación ambiental.

El afán especulativo de desarrolladores inmobiliarios y el flujo de inversiones privadas hacia zonas con mayor rentabilidad han impulsado una expansión fragmentada y ambientalmente insustentable. Asimismo, la priorización de las ganancias por sobre el bien público ha derivado en inequidades en la provisión y acceso a servicios urbanos esenciales. Ante la mirada pasiva de las autoridades por el capital privado, se han relegado agendas de planificación participativa y cohesión social. Así, la lógica de maximizar las ganancias privadas a toda costa ha ignorado las consecuencias negativas sobre las comunidades y el medioambiente. Esto ha agravado problemas urbanos como el tráfico, la contaminación, la marginalidad y la segregación social producidos por la metropolización. Para enfrentar estos desafíos de forma integral, se requiere una gobernanza coordinada entre el sector público y privado de las áreas metropolitanas. Esto con el fin de anteponer la calidad de vida de los ciudadanos y la sustentabilidad antes que los beneficios económicos de unos pocos. Es necesario alinear las inversiones y proyectos privados con una visión de desarrollo urbano equitativo e inclusivo.

Sección II: Rol y efectos de los agentes privados en el desarrollo urbano en un contexto global.

Tendencias globales de la metropolización en un mundo globalizado: La carrera hacia lo urbano.

Al realizar un relevamiento de la palabra Globalización intentando llegar a sus orígenes como concepto y trazar su evolución en el tiempo, se puede apreciar que las referencias se remontan a los años ochenta y que a diferencia del concepto “metropolización”, globalización es muy utilizada en el ámbito anglosajón. De la misma manera, el concepto se ha ido configurando a partir de los años 2000 a la fecha y la investigación se ha centrado mayoritariamente en Estados Unidos, Inglaterra, China, India y Australia, siendo el área de investigación mayoritariamente desde las Ciencias Sociales, Ciencias Medioambientales e Ingeniería.

Las áreas metropolitanas alrededor del mundo han sido influenciadas de alguna manera por los ciclos tecnológicos, la economía y su influencia en la conformación de las ciudades actuales. El sistema económico mundial ha ido traspasando las fronteras instalándose en diferentes lugares especialmente en aquellos donde encuentra las mejores oportunidades para su desarrollo.

A continuación, se presentan diferentes autores que han estudiado el concepto de globalización desde el punto de vista de las áreas metropolitanas, para ello se ha hecho un recorte temporal a partir de los años ochenta que es donde se puede fijar sus primeras apariciones hasta el año 2020, la idea fundamental es tener una visión clara del concepto y su aporte a la investigación.

Los primeros términos para referirse a las ciudades en el mundo globalizado hablan de la ciudad del mundo , región global , otros también la expresan como superciudad (Braudel, 1984) o la ciudad informacional de Castells(1989), la ciudad global de (Sassen, 1984) que hace mención a la globalización de los mercados internacionales y su expansión. Estas ciudades globales se han ido expandiendo en el tiempo y formando de esta manera nuevas redes las cuales han tenido que adaptarse a los habitantes del lugar ,a su movilidad y al uso intensivo de la tecnología. La economía global ha sido cada vez más dependiente de las redes de distribución, logística y transporte, los cuales comienzan a tener una importancia gravitante con esta nueva forma de economía a escala mundial , con una sociedad global que depende de las mercancías que se encuentran en lugares muy diferentes y alejados, por tanto las ciudades y sus redes son ahora muy relevantes.

Las ciudades crecen conforme pasa el tiempo, tal como también crecen sus redes globales ,el patrón geográfico y la distribución del tamaño de las ciudades se ha vuelto más disperso (Ettinger & Archer, 1987), según estos autores la distribución del tamaño de las ciudades entre los años 1900 a 1940 era casi lineal, pero ha ido cambiando a convexa hacia la década de los años ochenta que surge luego de la segunda guerra mundial reflejo de “ *un país económicamente integrado pero política y demográficamente dividido*”, haciendo

mención a la gran potencia mundial Estados Unidos en dicha época. Los autores además incorporan al estudio y la interpretación de la distribución del tamaño en las ciudades globales cuestiones demográficas, la migración y las tasas de cambio poblacional que en los años ochenta habían sido ignorados como variables interpretativas.

El estudio de las ciudades comienza a incorporar variables antes no consideradas, tal es así que se explora el consumo de energía y las políticas relativas a la organización de los recursos en energía y a la planificación de los mismos a nivel global (Hui, 1987), esta variable se ve influenciada a nivel global por el crecimiento de la población y la migración campo ciudad, lo que provoca mayores consumos y hacinamiento, la población va en “ *busca de trabajo, un mejor acceso a la educación y los servicios* ” (Altarejos, 1990), este rápido crecimiento de las ciudades conducirá según el autor a la creación de barrios marginales con un aumento en los requerimientos energéticos hacia finales del siglo XX, de la misma manera en los años noventa ya se consideraba que la migración internacional desempeñaría un papel importante hacia fines de siglo, pues las personas buscarán mejores oportunidades fuera del límite de sus fronteras especialmente en países en desarrollo. También en este mismo año se estaba hablando de la construcción de un sistema integrado de comunicaciones global NTT International, este sistema global conectaría a Tokio con las sucursales internacionales de NKK (Nippon Kangyo Kakumaru Securities Co.) con ciudades alrededor del mundo, “*Ventajas de la red global incluyen gestión estratégica, liderazgo en la industria de valores, acceso rápido a información en el exterior, sistema de negociación de 24 horas y comunicaciones eficientes y costos de comunicación reducidos*” (Kubo, Nozaki, & Kamada, 1990). El inicio de las redes y comunicaciones globales entre ciudades coincide también con el inicio de la World Wide Web (www) o malla mundial o mejor aún los inicios de la Internet a fines de los años ochenta y principios de los noventa, si bien esta red comenzaría años antes con un proyecto denominado ARPANET, es en 1983 cuando se considera que nació realmente la Internet, al separarse la parte militar y la civil de la red (Leiner, y otros, 1999).

Japón y su tecnología en esta época se transforman en un punto muy interesante atractor de capitales internacionales traspasando sus fronteras y transformando lugares, es así como en Australia en 1990 mediante una cooperación bilateral entre los gobiernos de ambos países suscriben acuerdos para mejorar la comprensión de la forma en que las ciudades deben contribuir al desarrollo económico global (Edginton, 1990), las ciudades de esta manera comienzan a participar en la economía global creando redes de contactos que van más allá que sus propios países, se habla entonces de cultura global, sociedades de la información, economías de la información, tele puertos, ciudad cableada (Targoswki, 1990), estas ciudades ahora hiperconectadas con el desarrollo de la tecnología y en franco crecimiento poblacional, requieren aumentar el rendimiento de su infraestructura para hacer frente a estos cambios, este mercado ahora global representa un nuevo desafío para el área de diseño y construcción internacional y se abre al mismo tiempo nuevas oportunidades (Eberhard, 1990).

La economía mundial se cruza e integra con las economías nacionales y regionales, las empresas encuentran a través de esta integración mayores flexibilidades para su instalación en diferentes lugares del mundo, por otro lado las tecnologías instaladas y en desarrollo permanente permiten *“que el capital sea más sensible a las pequeñas diferencias en la dotación de factores locales (tales como habilidades laborales, instalaciones educativas, infraestructura de transporte, acceso a servicios financieros, la calidad del medio ambiente, etc.) al disminuir la importancia de la distancia”*, (De Michelis, 1995). Las nuevas inversiones de capital extranjero llegan a las ciudades creando corredores a lo largo de los cuales se generan nuevas estructuras y centralidades que atraen a las personas motivadas en parte por las oportunidades de empleo asociadas, es el caso que describe Hugo (1995) respecto de los movimientos de población en Indonesia en un contexto de cambio social y económico extremadamente rápido y marcado fuertemente por la inversión extranjera y la comunicación global, de la misma manera se aumentan los niveles de educación y la participación de la mujer en la fuerza laboral. Esta migración tanto local como internacional está generando enormes ciudades y esta rápida urbanización en algunas partes del mundo prevé ya en el la década de los años noventa una producción de a lo menos 20 mega ciudades costeras con una población que supere los 8 millones de habitantes para el el 2010 (Nicholls, 1995).

El crecimiento de la población mundial y su influencia en el crecimiento de las ciudades ha llevado a la construcción de estas mega ciudades por todo el mundo lo que trae aparejado grandes desafíos en la planificación territorial. En los países en vías de desarrollo este crecimiento ha traído conjuntamente pobreza urbana y con ello impactos en la salud ambiental urbana (Stephens, 1995) , estos procesos de urbanización se pueden describir entonces como uno de los principales responsables de los cambios ambientales que afectan de manera directa sobre la salud humana, este autor argumenta que *“la pobreza urbana y las desigualdades de condiciones entre los grupos dentro de las ciudades representan una crisis central que enfrenta la política urbana en términos de salud humana y calidad de vida”*. El tema de las desigualdades aparecen asociadas al territorio y el uso del mismo por la población principalmente urbana y al mismo tiempo se entiende a las ciudades como el centro del *“poder global económico y político”* (Angotti, 1995), así las desigualdades socioeconómicas y los problemas asociados al medio ambiente ya en esta década se presentaban como un gran desafío global para los planificadores en el siglo XXI según este autor, de la misma manera deberán también *“desarrollar estrategias para el crecimiento y la preservación metropolitanas que maximicen el potencial, inherente a esta nueva forma de asentamiento, para la eficiencia energética y la igualdad social”*.

La temática ambiental, si bien es abordada con anterioridad , en los años 2000 se presenta con mayor frecuencia asociada a las áreas metropolitanas alrededor del mundo, los parámetros ambientales ahora se pueden medir con instrumentos con mayor precisión y los desplazamientos urbanos también se les puede hacer medición y seguimiento, el transporte entonces se torna clave en áreas metropolitanas ahora extensas y más complejas , tener un transporte sostenible

es clave para contar con una ciudad sostenible, claramente las mediciones que comienzan a ser cada vez más visibles revelan que “ *los patrones actuales de desplazamiento urbano no son sostenibles* ” (Wadhwa, 2000), a la luz de los resultados obtenidos, los sistemas de transporte urbano de la época deben ser modificados y adaptados a fin que las ciudades puedan ser sostenibles , el autor expresa que tales cambios son necesarios y urgentes y que para su implementación se requiere una fuerte voluntad política considerándolo como un gran desafío global que no es prudente ignorarlo.

Las ciudades ahora globales tienen grandes problemas que se repiten en diferentes áreas alrededor del mundo, se habla entonces de los procesos de globalización a nivel de áreas metropolitanas incrementados en gran parte por las nuevas tecnologías, generando una competencia económica entre las ciudades e incluso al interior de las mismas, entre las zonas periféricas locales y la ciudad central (Gamerith & Messow, 2000), es fundamental para estas ciudades globales mantener una posición destacada a nivel global por tanto el comercio , las telecomunicaciones, la ubicación de las zonas industriales, la publicidad, los medios, el arte y la cultura pasan a ser temas importantes a fin de mantener o mejorar el posicionamiento global en el tiempo.

A fines de los años noventa se genera una gran crisis que parte en Asia por ello fue denominada como crisis asiática y que impactó fuertemente a todo el mundo especialmente en la economía y en forma particular al desarrollo urbano en este ahora mundo globalizado, si bien los factores fueron múltiples, dentro de ellos la falta de regulación de los mercados de capitales en Asia y el pánico financiero producido repercutió fuertemente en el desarrollo inmobiliario (Wu, 2000), los mercados inmobiliarios colapsaron generando de esta manera una gran cantidad de propiedades desocupadas o con ninguna posibilidad de ser vendidas lo que significó una gran pérdida a las instituciones financieras que invirtieron en el desarrollo inmobiliario en todo el mundo y por ende también un impacto en millones de personas a nivel mundial lo que advirtió del peligro de la globalización sin regulación.

En esta misma época aparece el fenómeno de las migraciones como un proceso que estimula la globalización, se habla de un tipo de migración producida por los mercados globales y la instalación de cadenas transnacionales alrededor del mundo, a esta migración se le denomina profesional o transitoria (Beaverstock & Boardwell, 2000) la cual se produce a causa de la relocalización de las personas que trabajan en dichas cadenas y que deben instalarse en aquellos lugares distanciados de sus orígenes dando forma a un nuevo tipo de habitante urbano ahora un ciudadano del mundo que trae consigo sus propias experiencias y cultura que se funde con la local a propósito de la globalización. Este modo de globalización económica junto a las telecomunicaciones cada vez más avanzadas en su tecnología han contribuido a producir nuevas espacialidades en lo urbano, si bien estos procesos mundiales no son nuevos, la diferencia está en la intensidad, la complejidad, el alcance de las redes ahora digitalizadas y de alta velocidad que conectan diferentes ciudades alrededor del mundo traspasando las fronteras físicas. La nueva espacialidad urbana producida da

cuenta sólo de una parte de lo que ocurre en las ciudades y su entorno más próximo, por tanto, el espacio de la ciudad ahora sin límites administrativos tiene una profunda dependencia de las telecomunicaciones globales que impactan en las centralidades de las grandes áreas metropolitanas (Sassen S. , 2000). Los cambios socioespaciales que se producen en las áreas metropolitanas con el avance de las tecnologías y su implicancia en la conformación de las ciudades son cada vez más evidentes y se relacionan entre sí en tres dimensiones, tecnologías de la información, transporte y vivienda (Bunnell, Barter, & Morshidi, 2002). Los cambios que experimentan las ciudades producto en parte del desarrollo económico y social a escala global, requieren de una cooperación internacional creando nuevas estructuras institucionales que ahora deben responder a las demandas sociales globales que se presentan, de allí pasan a ser foco de atención el envejecimiento de la población y los cambios demográficos que generan impacto en las estructuras sociales de las ciudades, a la movilidad y en las condiciones de la vivienda (Andersen, 2002). La globalización comienza a ser un tema importante para el futuro de las ciudades y debe abordarse desde su multiplicidad y complejidad de fuerzas que la sostienen tanto económicas, tecnológicas y socioculturales. La globalización entonces es “ *un proceso que evoluciona gradualmente y no algo que aparece de repente*” (Savitch, 2002), para este autor, la globalización se define como la celebración de cinco componentes esenciales :

1. Nuevas tecnologías
2. La centralidad de la información que es posible gracias a la comunicación instantánea .
3. Una tendencia creciente hacia la estandarización de los productos económicos y sociales.
4. La creciente transversalidad e integración nacional.
5. La vulnerabilidad mutua derivada de una mayor interdependencia.

Las ciudades globales y sus gobiernos locales enfrentan nuevos desafíos a la hora de buscar mantenerse competitivas frente a otras áreas metropolitanas y al mismo tiempo deben resolver sus propias necesidades sociales cada vez más crecientes y demandantes haciendo que el desarrollo económico local llegue a toda su población, sin embargo, este desarrollo económico no llega a todos y aparece la exclusión social de una parte de la población urbana. Los excluidos sociales son el resultado de los requisitos de la economía global (Beall, 2002). La exclusión social territorial también transforma las áreas metropolitanas cada vez más densas ocupando cada espacio de la ciudad, esta densificación produce verticalización y densificación del uso del suelo urbano presionando ambientalmente a las ciudades y donde el marco normativo urbano choca con las políticas medioambientales (Melchert, 2005), la globalización de las ciudades está relacionada con los problemas urbano –ambientales impulsando transformaciones espaciales y creando una dicotomía entre las políticas de

desarrollo urbano y las políticas ambientales no siempre resueltas dentro del marco normativo, las ciudades de esta manera están más enfocadas en crear incentivos para la instalación de las multinacionales a fin de hacer de sus áreas metropolitanas más competitivas a nivel global.

Una de las consecuencias de la globalización y la internacionalización de las áreas metropolitanas, es la aparición de nuevos fenómenos y procesos de desarrollo en dichas áreas, uno de estos fenómenos es la relación entre la ciudad y su hinterland directo producto de la multiciplidad de funciones que deben asumir ahora en áreas densamente desarrolladas donde las políticas urbanas pasadas no son capaces de resolver los actuales problemas y requerimientos socioespaciales que requieren de coordinación y la planificación armónica de los procesos para el desarrollo de las actividades urbanas en las actuales áreas metropolitanas.

La falta de planificación puede conducir a muchos conflictos y frustrar el potencial de las ciudades (Grochowski, 2005). Los aspectos territoriales y socioeconómicos se cruzan también con los aspectos culturales ahora en las densas áreas probadas, fuertes procesos de inmigración y con altos requerimientos de consumo habitacional produciendo *“cambios en los patrones urbanos y con recursos similares a los asociados con la suburbanización y la expansión urbana en los países desarrollados, particularmente en los EE.UU.”* (Leichenko, Solecki, & William, 2005) ,estos cambios son equivalentes a una exportación de un modelo , el sueño americano de una propiedad unifamiliar en un área suburbana, según los autores , un elemento crítico de este proceso es cómo este ideal suburbano se establece dentro del contexto de cada ciudad y de qué manera los residentes locales emulan los estilos de vida de alto consumo de recursos, el uso intensivo de energía y exclusión que practican actualmente los habitantes de los suburbios generando paisajes globales de consumo haciendo crítica la sostenibilidad ambiental y social de la globalización.

Las ciudades ahora denominadas “globales” y su competencia por tener un sitio importante a nivel internacional, consideran cada vez más esta etiqueta para su propia identidad en concordancia con las políticas gubernamentales que apoyan los sectores económicos de gran tamaño, en desmedro de aquellos mercados locales que intentan subsistir a una escala reducida, Curran& Hanson (2005) realizan un estudio en EE.UU. encontrando que las pequeñas fabricas localizadas en las ciudades son una especie en extinción, en gran medida producto del trato propio de la ciudad ante sus negocios de fabricación exigiendo políticas urbanas y planificación por zonificación, iniciativas de rezonificación, políticas de ruidos y otras que dificultan la existencia de las pequeñas industrias, desincentivando a otros para la instalación y crecimiento de nuevos negocios. Las interrelaciones entre la globalización, los sistemas urbanos y desarrollos locales presentan ahora un gran desafío para las ciudades, en cuanto a que la globalización a difundido al capitalismo y los principios capitalistas en todo el mundo (Tasan-kok & Van Weesep, 2007), queda entonces por responder como enfrentar la solución a la contraposición de fuerzas globales versus fuerzas locales y como los sistemas urbanos dentro de las redes globales de las

ciudades pueden funcionar considerando también las fuerzas que ejercen los mercados inmobiliarios y la propia gobernanza de las ciudades globalizadas, estas preguntas aún no tienen una respuesta clara y serán los desafíos que deberán enfrentar las ciudades .

Un aspecto importante a destacar es la correlación existente entre crecimiento urbano de las mega ciudades especialmente en países menos desarrollados y por otro el crecimiento urbano de aquellas ciudades globalizadas que tienen actividades económicas complejas y que son parte de los países más desarrollados, estos dos fenómenos son divergentes (Bourdeau-Lepage & Huriot, 2007), el desempeño global de las mega ciudades, según los autores, está bien correlacionado con su grado de desarrollo económico, entonces, la pregunta es por qué el subdesarrollo económico es consistente con un crecimiento urbano pero no necesariamente con la construcción de ciudades globales. Los argumentos esgrimidos por estos autores tiene relación con la capacidad que tienen las ciudades globales de coordinar actividades más complejas y globales, esta habilidad les da la capacidad de interactuar y de cooperar entre diversas instituciones, siendo estas reglas muy importantes a nivel internacional, por otro lado la mala calidad de la gobernabilidad, la escasa conectividad social, el alto nivel de corrupción y la existencia de un importante sector informal, son obstáculos muy importantes para la construcción de ciudades globales en los países en desarrollo que crecen más allá del tamaño compatible con la creación de recursos económicos y su capacidad para generar externalidades favorables a la ciudad globalizada, esta dicotomía es importante considerarla a la hora de comprender el crecimiento urbano desde la perspectiva global.

Otro fenómeno que se puede encontrar en las ciudades globales es la gentrificación y un aspecto importante a considerar es de *“cómo este fenómeno se ha convertido en una estrategia de reformación de clase basada en el lugar durante una era en la que la globalización ha cambiado las estructuras sociológicas y desafiado los indicadores de distinción social previamente establecidos”* (Davidson, 2007), según Davidson, la responsabilidad por la gentrificación y su relación con la globalización se da en el origen de la movilidad que le dan los actores del capital en un contexto global neoliberal, coincidentemente en ese mismo año otros autores como (Butler, 2007), (He, 2007), (Curran, 2007), (Kahn, 2007), han escrito sobre la gentrificación en las ciudades globales y la forma que tiene la movilidad del capital con sus profundas inversiones en infraestructura en las ciudades y los efectos de la gentrificación sobre el territorio local en la medida que llegan las inversiones, la población presenta una movilidad alta ocupando los espacios más alejados de los servicios demandados. En ese mismo año Borja J. (2007) habla de los procesos urbano territoriales y las profundas transformaciones de las áreas metropolitanas en el contexto global y que forman parte de la cultura de las ciudades que han impulsado la regeneración de sus áreas centrales revalorizándolas y creando espacios públicos , sin embargo, las urbanizaciones han multiplicado las desigualdades sobre el paisaje , generando de esta manera espacios físicamente fragmentados y con una segregación social importante, por tanto el

desafío que enfrentan ahora las ciudades es como hacer ciudad en este contexto sin eliminar lo construido , pero disminuyendo las brechas ocasionadas por las profundas transformaciones urbano territoriales en el mundo globalizado. Tal como se puede ver, la globalización ha sido beneficiosa para algunas áreas metropolitanas y perjudicial para otras, los territorios experimentan diferentes formas de crecimiento o no desde el punto de vista demográfico, económico o social y estas dependen de las políticas públicas (Albecker, 2010), esta autora ha elaborado una tipología que se basa en indicadores socioeconómicos y crea cuatro tipos de patrones de evolución de los suburbios que se encuentran dentro de las áreas urbanas enfrentadas a la globalización, el primer grupo en cuestión usa la globalización como una forma de convertirse en parte de la economía, atrayendo hogares más ricos , el segundo grupo enfrenta un declive social y al mismo tiempo un éxito en lo económico, un tercer grupo conformado por ciudades eminentemente residenciales y un último grupo conformado por territorios en transición de alguna de las anteriores , estos patrones se repiten en las áreas metropolitanas alrededor del mundo globalizado siendo el primero que se manifiesta más evidente , ejemplos alrededor del mundo hay muchos, uno de ellos es la transformación de algunas áreas de Egipto para destino turístico de masas el cual ha reformado profundamente el territorio nacional, el cual ha llevado al desarrollo áreas que antiguamente fueron desérticas como las costas del Mar Rojo y del Mar Mediterráneo con inversiones inmobiliarias y de infraestructura que producen procesos combinados a diferentes escalas geográficas, desde lo local hasta lo global donde interactúan diversos actores tales como los turistas, el estado, el empresariado local y la industria turística mundial (Vignal, 2010), para poder sostener un mercado turístico a nivel global, es necesario contar con una base que sostenga el negocio internacional, entra entonces a jugar un papel importante en la estructura de las ciudades globales y sus redes , los flujos internacionales de pasajeros y las aerolíneas que los transportan (Mahutga, Ma, Smith, & Timberlake, 2010).

Uno de los atributos esenciales que tienen las áreas metropolitanas que han adoptado el modelo de crecimiento económico mediante el uso intensivo de sus atractivos turísticos es el clima y por tanto el estudio de la relación entre globalización y cambio climático es un tema importante , los éxitos del desarrollo económico principalmente de Asia dependen del impacto en la salud urbana, la erradicación de la pobreza y el aumento de los niveles de vida y la recurrente demanda de recursos, “ *la globalización aumenta las desigualdades y quienes actualmente son los perdedores soportarán la mayor parte de los costos en forma de efectos negativos del cambio climático y las crisis humanitarias que se derivarán*” (Munslow & O’dempsey, 2010), las inundaciones y las sequías no son necesariamente , según los autores , susceptibles de soluciones políticas y tecnológicas y lamentablemente los mayores perdedores son aquellos que deben huir desde su ubicación marginal actual a otra zona también marginal en barrios costeros propensos a las inundaciones y por tanto el desafío para las grandes áreas metropolitanas ante el impacto del cambio climático es enorme.

Otros autores también en 2010 han estimado los impactos del cambio climático en las ciudades globales. La existencia de grandes epidemias y enfermedades

en un clima cambiante (Legrève & Duveiller, 2010), desastres climáticos naturales, riesgos políticos y comercio internacional (Oh & Reuveny, 2010), aprendizaje social y resiliencia y su adaptación en las zonas fronterizas (Wilder, Scott, Pablos, Varady, & Garfin, 2010), en todos ellos se puede visualizar las dimensiones espacial y humana del cambio climático y la globalización, donde la rápida urbanización de las áreas metropolitanas y la intensificación agrícola producto de las necesidades urbanas dan como resultado la vulnerabilidad a la escasez del agua como principal factor del cambio climático global.

La globalización expresada de forma territorial ha hecho muy atractivo a zonas extensas de terrenos cercanos a las ciudades, hoy áreas metropolitanas con altas densidades de población, sumado a esto las profundas reformas económicas, sociales y políticas han impactado en las sociedades migratorias que han visto a la ciudad como un mundo de oportunidades, alcanzando seriamente los derechos sociales de los ciudadanos (Sequera & Janoshka, 2012), estos ciudadanos demandan una reapropiación del espacio público, ahora ya instalados en territorios con identidades culturales propias demandan viviendas, siendo esta consideración un derecho humano básico.

El fenómeno de la migración campo ciudad ha contribuido en estos asentamientos informales de migrantes que se han movilizado desde las áreas rurales a la ciudad en busca de empleo. Otro tipo de migración o movimiento de la población son las producidas por la clase media y alta en todo el mundo, lo que ha llevado a mayores requerimientos de viviendas diferentes tales como la ocupación de espacios suburbanos o rurales como una manera de escapar de la “*suciedad y la contaminación en los países menos desarrollados*” (Datta, 2012). Esta clase de suburbanización se produce de manera similar en países menos desarrollados a la producida en Estados Unidos, vivienda y migración son procesos relacionados los cuales han experimentado grandes transformaciones en los países menos desarrollados en el mundo.

La movilidad experimentada por la población de clase media y alta hacia los sectores suburbanos, han creado un tipo de comunidades cerradas de baja densidad y con servicios precarios, generando grandes contrastes sociales asociados a los territorios ocupados ciertamente los cercos son para impedir el ingreso sin control a los recintos claramente diferenciados en cuanto a la tipología de viviendas, de sus vecinos rurales. Este modo de habitar está asociado también a la capacidad económica de sus habitantes para poder desplazarse sin problemas desde sus residencias alejadas de las centralidades a sus lugares de trabajo, en algunos lugares es posible también advertir verdaderas comunidades interiores con algunos servicios de uso exclusivo para sus locatarios, acrecentando de esta forma las desigualdades sociales entre la población (Libertun, 2012). Al revisar los antecedentes al respecto, se observa que cada día más familias encuentran en la ruralidad cercana una forma de vida diferente, algunos escapando de la inseguridad, otros por un nuevo estilo de vida más asociado a la naturaleza y su relación con el medio ambiente. Por una u otra razón considerando el aumento mundial de la población, es posible que una gran parte de ellos se concentrarán también en los suburbios aumentando los

desafíos que deberán enfrentar las ciudades y sus alrededores con esta nueva forma de habitar que demandará servicios e infraestructura para su supervivencia, los cambios demográficos, los problemas ambientales asociados al cambio climático, las tensiones entre las diferencias sociales y las expectativas de los ciudadanos son cada vez más altas y demandantes. Sin duda una visión global del crecimiento suburbano es importante para la planificación, el diseño compartido e internacional, debido en parte a los vínculos económicos, ambientales, culturales y globales de las ciudades que los componen (Forsyth, 2014). La economía mundial se mueve y vincula en redes y esta cambia de forma radical el papel que juegan los sistemas de negocios urbanos conformándose ahora como protagonistas del comercio mundial con actividades empresariales dentro de un marco de redes internacionales y estrechamente relacionadas “*estimulando la aparición de nuevos problemas económicos, sociales y políticos*” (Ushakov & Chich-Jen, 2014), esta manera de relación también genera competencia entre los diferentes actores y las áreas metropolitanas globalizadas que la componen, estas pugnan entre sí para alcanzar mejores posiciones en el mundo y mejorando sus niveles de ingresos y permanencia en el concierto mundial de ciudades. El posicionamiento también tiene una estrecha relación con las facilidades que tienen las áreas metropolitanas con el flujo de mercancías que pueden movilizar, entra de esta manera a jugar un papel importante aquellas áreas con frentes de mar y con facilidades de acceso a zonas portuarias que las conectan con las redes globales de intercambio comercial, capital y turistas. “*La integración global de las cadenas de productos básicos ocurre espacialmente y crea una organización global cuantitativamente nueva de procesos de producción, distribución y consumo*” (Vormann, 2014), estas nuevas espacialidades ahora concentradas en zonas específicas de las ciudades, crean economías a veces más grandes que las que podrían generar las ciudades por sí mismas, esta expansión de las ciudades en procesos de globalización generan problemas de gobernanza y planificación que no van a la par con el implacable ritmo de los cambios que en ellas se generan y se manifestándose problemas de infraestructuras inadecuadas para los requerimientos actuales y futuros de los asentamientos industriales, dichas demandas piden flexibilización de las normativas, las que a su vez gatillan otros problemas y conflictos territoriales en torno a cuestiones complejas de planeamiento dentro del espacio público (Harrison & Hoyler, 2014).

Las ciudades que han logrado posicionarse a nivel global tienen en común algunas características que se repiten sin importar su localización, esto tiene relación con las posibilidades de crear valor o bienes transables que le permiten al comercio exterior generar ganancias. El comercio internacional y sus flujos de mercancías promueven el crecimiento en algunas ciudades o regiones del mundo, pero también el decrecimiento de otras, aquellas que no son capaces de suministrar los bienes y servicios que requiere el mercado internacional solo pueden producir bienes no transables y no tienen el crecimiento observado en sus contrapartidas, esto produce un efecto negativo en las ciudades no comerciales las cuales pierden población y también decae el valor del suelo, situación muy diferente en aquellas ciudades comerciales que han visto un

aumento de población también un crecimiento en la valoración de sus tierras, estas variaciones se pueden atribuir a las dinámicas comerciales internacionales que traspasan fronteras y economías locales implantando sus propias reglas (Venables, 2018). El crecimiento a escala global continúa y actualmente se habla de la Era 4.0 de crecimiento económico que se ha acentuado en algunos lugares más que en otros. Las corporaciones de gran tamaño ahora globales tales como Facebook, Apple, Google, Amazon, entre otras, buscan lugares estratégicos para montar sus industrias, cercanos a grandes centros universitarios de investigación y talentos. Estas ubicaciones estratégicamente planeadas buscan las relaciones y redes para su potenciamiento y posicionamiento mundial a fin de asegurar su permanencia en el tiempo (Cooke, 2018). Este rápido crecimiento y las inmejorables ubicaciones de la actividad económica global, han experimentado profundos cambios en las últimas cinco décadas (Potlogea, 2018), para este autor se destacan tres tendencias claves.

- En primer lugar, la desigualdad entre países ha disminuido a medida que muchos de ellos han crecido de forma muy rápida.
- En segundo lugar, la geografía económica dentro de los países se ha vuelto más desigual sin importar el nivel de desarrollo de cada cual.
- En tercer lugar, han aumentado las disparidades espaciales dentro de los países principalmente al éxito desproporcionado de las ciudades calificadas.

Este autor explica dichos patrones mediante un modelo de crecimiento rápido de la población y la producción de las ciudades que él denomina calificadas y predice que muchas ciudades en el mundo en desarrollo superarán a ciudades no calificadas en países industrializados que se encuentran en las redes y cadenas de suministros globales.

Este rápido crecimiento a escala global y los profundos cambios tecnológicos especialmente en las comunicaciones e información han impulsado fuertemente las desigualdades especialmente en las economías de los países en desarrollo. Estos cambios en la tecnología demandan cada vez mayor cantidad de mano de obra calificada que por contraposición es difícil de encontrar en estos lugares y su distribución es diversa en cada región y también en cada grupo social, si se considera que la inversión pública también es deficiente, se pierden oportunidades que ofrece la globalización lo que conlleva de la misma forma a un crecimiento dispar. *“Es necesario rediseñar el marco actual de la democracia para que pueda reflejar de manera más adecuada las aspiraciones sociales a largo plazo de justicia y juego limpio”* (Hanumantha, 2018).

Para garantizar que las actividades económicas alcanzadas en estas zonas de alto crecimiento y la mantención de sus niveles de vida es necesario que tales actividades no interfieran con el medio ambiente de manera de hacer sostenible dichas actividades en cada región y hacerlas más competitivas en los mercados ahora globales a fin de respaldar los niveles de vida y minimizar el impacto en el medio ambiente (Scharfenort, 2018).

Los impactos medioambientales amenazan a los centros urbanos y se vuelven cada vez más complejos, las ciudades intentan responder con planes para adaptarse a los impactos climáticos los cuales están relacionados e integrados a los flujos globales del capital y las redes de gobernanza y planificación ambiental, ahora las redes que antes se formaron para distribuir el comercio internacional, se construyen también para poder hacer frente en conjunto a las crecientes necesidades de la construcción de planes que hagan frente de manera consistente al cambio climático (Goh, 2020).

El flujo de mercancías en estas redes globales de intercambios comerciales requieren también de una logística local muy importante y que generalmente es la menos eficiente y también muy compleja, esta es la denominada última milla (LML) la que se ha convertido en un gran desafío urbano especialmente en las áreas metropolitanas ahora en constante crecimiento y altamente demandantes, Bosona (2020) ha realizado un estudio a partir del año 2010 en adelante en relación a los desafíos de los flujos de carga urbanos y sus hallazgos indicaron que los flujos urbanos de carga están en tendencia al crecimiento constante y que las principales fuerzas impulsoras detrás de este crecimiento es el aumento de la población, la urbanización, la densificación, la globalización de los mercados y la venta minorista en línea. Los desafíos entonces tienen un carácter de tecnológicos, de infraestructura, sistemas y gestión de LML configurando en la carga el uso de vehículos más livianos y esquemas de entrega basados en bicicletas de carga y vehículos eléctricos más sostenibles, sin duda aparte del desafío tecnológico que esto implica, hay un tremendo desafío de carácter político que deben enfrentar las áreas urbanas globales. El desafío de hacer a las ciudades más sostenibles es una preocupación creciente y aparecen algunos términos relacionados con la gentrificación, ahora la gentrificación ambiental, ecológica o verde, la que en algunos casos ha servido para exacerbar las desigualdades socio materiales en las ciudades a través de formas de desplazamiento residencial de sus habitantes (Blok, 2020), este autor señala que en un mundo global de cambio climático, la gentrificación verde debe abordarse a escalas globales de tal manera que el abordaje de las políticas de sostenibilidad sean en conexión con las redes internacionales y aprovechar de la interconexión que permita conectar los marcos de desigualdad globalizadas de manera colectiva.

El fenómeno de la gentrificación tiene una multiplicidad de aristas, una de ellas es la relacionada con la inmigración internacional de las clases altas, en contraste con la que ocurre a nivel global en que las personas están vinculadas a los lugares de flujos de capital. Esta gentrificación transnacional tiene relación con aquella clase capitalista que se mueve a nivel global y que es responsable de cambios que se producen en barrios urbanos antes ocupados por los locales, siendo particularmente atractivos aquellos lugares con atractivos turísticos, arquitectónicos y culturales y que también poseen bajas rentas en comparación a los países más ricos, Sigler & Wachsmuth (2020) atribuyen a la gentrificación transnacional en el siglo XXI a dos impulsores principales a saber:

- Nuevas formas de turismo y alquileres a corto plazo con iniciativas del estado para revitalizar barrios urbanos que puedan catalizar las actividades económicas.
- La migración impulsada por el estilo de vida de las nuevas formas de consumo.

Para los autores, la gentrificación transnacional es más que sólo una forma de alquiler internacional, sino que es producto de un nuevo imaginario residencial a nivel global posibilitado por la movilidad transnacional y el acceso cada vez mayor y expedito a las plataformas digitales, en conjunto con los propios esfuerzos estatales para extraer nuevas maneras de alquiler en barrios específicos que se han determinado como prioritarios para la ciudad a fin de obtener mayores rentas del suelo urbano y hacer más atractiva también a la misma ciudad. De la misma manera, Hayes & Zaban (2020).

Otra forma de gentrificación observada en ciudades globalizadas es la desarrollada por programas de ecologización de lotes vacíos en propiedades del estado, este tipo de intervenciones tienen el objetivo de contar con paisajes más verdes en zonas más desprotegidas o en abandono, Rigolon, Stewart, & Gobster (2020) realizaron un estudio en los grandes lotes baldíos de la ciudad de Chicago en Estados Unidos y descubrieron que la demanda de lotes grandes era significativamente mayor en aquellas zonas que históricamente había existido gentrificación especialmente en aquellos lotes más cercanos al centro de la ciudad y alejados del río.

Como hemos visto en este apartado de la investigación, en un mundo globalizado las ciudades están experimentando cambios socioespaciales significativos debido al avance de las tecnologías y su impacto en la conformación de las ciudades. La globalización se puede definir como un proceso que evoluciona gradualmente y no algo que aparece de repente, y está relacionada con los problemas urbanos y ambientales promoviendo las transformaciones espaciales y creando una separación entre las políticas de desarrollo urbano y las políticas ambientales. Las ciudades globales y sus gobiernos locales enfrentan nuevos desafíos a la hora de buscar mantenerse competitivas frente a otras áreas metropolitanas y al mismo tiempo deben resolver sus propias necesidades sociales cada vez más crecientes y demandantes. La globalización ha tenido efectos positivos en ciertas áreas metropolitanas y grandes ciudades, especialmente en países más desarrollados. Sin embargo, es importante señalar que el subdesarrollo económico no necesariamente va de la mano con el crecimiento urbano ni con la construcción de ciudades globales. Además, otro fenómeno presente en las ciudades globales es la gentrificación, la cual se ha convertido en una estrategia para reestructurar la composición social basada en el lugar de residencia, esto sucede en un

momento en el que la globalización ha cambiado la forma en que las personas se relacionan entre sí y ha desafiado las diferencias sociales que antes existían.

Otro aspecto importante de destacar en la globalización es la influencia del capital privado, estas dos fuerzas han configurado de manera importante el desarrollo y la forma actual de las ciudades alrededor del mundo.

A partir de la década de 1980, con la integración creciente de los mercados globales y los avances en tecnología y comunicaciones, estas dos tendencias han moldeado el paisaje urbano contemporáneo. Las inversiones de capitales extranjeros, la búsqueda de las empresas de las mejores locaciones, el auge del comercio internacional y las redes logísticas globales, han sido factores que han influido en la conformación de las metrópolis en las últimas décadas.

Según Sassen (1984), la globalización de los mercados internacionales y su continua expansión han impactado en gran medida en la forma actual de las áreas metropolitanas alrededor del mundo. Como complementa Altarejos (1990), los ciclos tecnológicos y la economía globalizada han configurado las urbes tal como las conocemos.

La economía mundial, cada vez más interdependiente, depende en gran parte de complejas redes de distribución, logística y transporte, las cuales adquieren una importancia central en este nuevo sistema económico global, como indica De Michelis (1995). Asimismo, la llegada de cuantiosas inversiones de capital extranjero está definiendo nuevas centralidades urbanas y estructuras que atraen población motivada por las oportunidades laborales derivadas, según explica Hugo (1995) la búsqueda de las corporaciones y de condiciones más favorables en cada localidad con el fin de instalarse, sumado al desarrollo incesante de nuevas tecnologías, permiten al capital privado moldear las urbes de acuerdo a sus intereses, como señala nuevamente De Michelis (1995).

De manera más actualizada Ajuriagerra E. (2014) menciona que el capital privado ha tenido un impacto significativo en la conformación de las ciudades. A través del modelo empresarial de la Planificación Estratégica, se ha adaptado el proceso de conformación urbano-territorial para atender y potenciar las características singulares de cada territorio, permitiendo a las ciudades aprovechar el capital privado para impulsar su desarrollo y lograr una mejor posición dentro del contexto global. Se utiliza al capital privado como motor de desarrollo.

Desde otra mirada , pero bajo el mismo contexto Hemi Zar (2022) estudia la inversión privada basada en políticas neoliberales y estrategias de marketing y

como esta ha sido fundamental en la conformación de la ciudad como un espacio de consumo y turismo. Esta inversión, según la autora, ha promovido la gentrificación y el turismo masivo, generando importantes cambios en la estructura urbana y en la vida de los ciudadanos. Destaca cómo la colaboración público-privada ha impulsado el desarrollo de proyectos inmobiliarios y la transformación de los espacios públicos en lugares orientados al consumo. Esto ha tenido efectos negativos para los residentes locales, como la usurpación de espacios públicos, el desplazamiento de comercios locales y el encarecimiento del mercado inmobiliario.



Fig. 2.0 .Influencia del capital privado en ciudades globales.

Fuente Elaboración propia.

Explorando las metrópolis que moldean el mundo en la era de la globalización: Casos emblemáticos

La metropolización en un mundo globalizado es un fenómeno de importancia en el ámbito urbano y su estudio se ha vuelto necesario en las últimas décadas. El constante crecimiento y expansión de las áreas metropolitanas a nivel global ha generado efectos significativos en las ciudades y en la vida de sus habitantes, por esta razón es fundamental comprender los impactos que pueden producir los procesos de metropolización directa en la calidad de vida de las personas.

El aumento de la población y la expansión de las áreas metropolitanas conllevan una serie de desafíos urbanos, como la congestión del tráfico, la contaminación del aire y la escasez de viviendas asequibles. Estos problemas afectan directamente la cotidianidad de los habitantes de las ciudades, comprometiendo su movilidad, salud y bienestar general. Además de los aspectos relacionados con la vida diaria, la metropolización también tiene implicaciones económicas y sociales de gran alcance. Las ciudades que experimentan este proceso se convierten en centros económicos y financieros de grado regional o incluso global. Este hecho puede tener un impacto significativo en la economía global, ya que estas ciudades generan empleo, atraen inversiones y fomentan el desarrollo económico. Sin embargo, también pueden surgir desigualdades sociales y espaciales asociadas a la metropolización, como la gentrificación y la segregación urbana, lo cual plantea retos adicionales para lograr una distribución equitativa de los beneficios y oportunidades generados por este fenómeno.

La metropolización en un mundo cada vez más globalizado es un proceso de crecimiento y expansión de las áreas metropolitanas, que ha sido objeto de estudio para muchos investigadores a nivel mundial en las últimas décadas. Autores como Saskia Sassen, Manuel Castells, David Harvey, Edward Soja y Neil Brenner han investigado y escrito sobre los procesos de urbanización y los cambios sociales y económicos asociados con ellos. Estos autores han estudiado ciudades en todo el mundo que han experimentado procesos de metropolización en las últimas décadas.

En esta sección, se indagarán algunos ejemplos de ciudades que han experimentado procesos de metropolización, los autores que las han estudiado y las características principales que se han observado en las ciudades estudiadas a fin de encontrar coincidencias o patrones en algunos casos y en otras diferencias que nos puedan aportar al conocimiento de los procesos de metropolización global.

En primer lugar, es posible encontrar los estudios de Sassen S. (1991) quien ha estudiado la globalización y la urbanización en las ciudades y cómo estos procesos han dado lugar a la formación de "ciudades globales" y a la concentración de poder económico y político en ciertas áreas urbanas. En particular, ha analizado cómo la metropolización ha llevado a la expansión de las desigualdades sociales y espaciales en las ciudades, señalando que las ciudades globales tienen una concentración de poder económico y político y que los procesos de metropolización han llevado a la formación de desigualdades sociales y espaciales en estas ciudades. La autora ha estudiado varias ciudades a nivel mundial en su trabajo sobre la metropolización, incluyendo Nueva York, Londres, Tokio y París, analizando cómo estas ciudades se han convertido en centros económicos y financieros de importancia global y cómo esto ha llevado a la formación de desigualdades sociales y espaciales en estas áreas urbanas. Además, Sassen ha examinado cómo la creciente interconexión entre estas

ciudades ha dado lugar a un nuevo tipo de geografía económica y social a nivel mundial.

De los estudios de la investigadora es posible encontrar características específicas en cada una de las ciudades globales que ha estudiado, las cuales se resumen a continuación:

Respecto de Nueva York, Sassen ha podido identificarla como el principal centro financiero y de negocios del mundo, con una gran cantidad de trabajadores altamente cualificados y altamente remunerados en sectores como las finanzas, la tecnología y los medios de comunicación, también ha hecho notar que la gentrificación y la segregación urbana son problemas importantes en Nueva York, y que la ciudad ha experimentado una gran cantidad de desplazamientos de residentes de bajos ingresos. De la misma manera la ciudad de Londres ha experimentado una gran cantidad de gentrificación y segregación urbana, lo que ha llevado a la expulsión de residentes de bajos ingresos y a la formación de barrios exclusivos.

Respecto de Tokio la autora lo ha identificado como un centro económico y tecnológico importante, con una economía altamente orientada hacia la exportación y una gran cantidad de trabajadores altamente cualificados de manera similar que New York. También ha señalado que Tokio tiene una tasa de densidad poblacional muy alta, lo que ha llevado a problemas de congestión y escasez de viviendas asequibles.

En el caso de París, Sassen la ha catalogado como un centro financiero y cultural importante, con una gran cantidad de trabajadores altamente cualificados en sectores como las artes y la moda. También ha distinguido que París tiene un problema importante de segregación urbana, con muchos residentes de bajos ingresos viviendo en la periferia de la ciudad situación similar a las otras ciudades estudiadas. En general se puede decir que la autora ha encontrado que estas ciudades globales comparten características comunes, como la concentración de poder económico y político en ciertas áreas urbanas y la formación de desigualdades sociales y espaciales. Sin embargo, también ha señalado que cada ciudad tiene sus propias características específicas que reflejan su historia, cultura y economía únicas.

De la misma manera Castells (1983), ha investigado los procesos de urbanización y los cambios sociales y económicos asociados con ellos, de varias ciudades en el mundo en su trabajo sobre la sociedad red y la globalización, incluyendo, a Silicon Valley en California, en Estados Unidos, como un ejemplo de una economía basada en la tecnología y la innovación. Ha analizado cómo la industria de alta tecnología ha transformado la región norte de América y ha dado lugar a una nueva forma de organización social y económica. Manuel Castells ha identificado varias características clave de Silicon Valley en su trabajo, incluyendo, una economía basada en la tecnología y la innovación, con una gran cantidad de empresas de alta tecnología y startups, una cultura empresarial que valora la creatividad, la innovación y el riesgo, una gran cantidad de trabajadores altamente cualificados y altamente remunerados en sectores como la tecnología,

la ingeniería y la ciencia, una fuerte interconexión entre las empresas de la región, lo que ha dado lugar a una economía de red y a una gran cantidad de colaboración y cooperación entre empresas, una gran cantidad de capital de riesgo y financiamiento disponible para empresas nuevas y emergentes y una cultura de trabajo intenso y largas horas, con una fuerte presión para producir resultados y alcanzar objetivos ambiciosos (Castells, 1996).

Respecto de la ciudad de Barcelona Castells la posiciona como un ejemplo de una ciudad que ha experimentado una transformación urbana importante en las últimas décadas. El autor ha analizado cómo el desarrollo de nuevas infraestructuras y la promoción de la cultura y el turismo han transformado la ciudad y han cambiado su posición en la economía global, entre los trabajos del autor se pueden encontrar entre otros “local y global” (Castells, 1997). En los trabajos de Castells se puede observar el análisis que hace respecto de cómo Barcelona ha experimentado una transformación urbana importante en las últimas décadas. Ha examinado también, cómo el desarrollo de nuevas infraestructuras y la promoción de la cultura y el turismo han transformado la ciudad y han cambiado su posición en la economía global. En particular, el autor ha argumentado que Barcelona ha utilizado su patrimonio cultural y arquitectónico para atraer turistas y mejorar su posición en la economía global. También ha examinado cómo el desarrollo de nuevas infraestructuras, como el puerto y el aeropuerto, ha mejorado la accesibilidad de la ciudad y ha hecho posible el desarrollo de nuevas industrias y actividades económicas.

Por otra parte, Castells también ha analizado cómo la ciudad ha abordado los problemas asociados con la globalización, como la desigualdad social y la exclusión económica, examinando cómo Barcelona ha tratado de compensar su papel como una ciudad global con su responsabilidad hacia sus ciudadanos.

En relación a Nueva York, Castells ha estudiado esta ciudad global y de cómo ha experimentado una transformación importante en las últimas décadas, analizando a la ciudad y los cambios experimentados en su economía y su cultura en respuesta a los cambios en la economía global. Manuel Castells ha estudiado la ciudad de Nueva York en varios de sus trabajos dentro de los que pueden mencionar Castells (2001), en estos trabajos el autor analiza la ciudad, los cambios experimentados y la importante transformación en las últimas décadas en el contexto de la economía global. De manera particular, el autor ha argumentado que Nueva York ha utilizado su posición como centro financiero y cultural para atraer talento y capital de todo el mundo, desarrollando nuevas industrias, como la tecnología y los medios de comunicación y como estos han transformado la economía de la ciudad y creado nuevas oportunidades económicas. Por otro lado, Castells también ha puesto de manifiesto cómo la globalización ha afectado a la ciudad en términos de desigualdad social y exclusión económica, examinando cómo la gentrificación y el aumento de los precios de la vivienda han afectado a los residentes de bajos ingresos y ha argumentado que se necesitan políticas públicas para abordar estos problemas.

También la ciudad de París se agrega a los estudios de Castells el cual la ha estudiado como un ejemplo de ciudad que ha experimentado una transformación especialmente en relación con su papel como centro cultural y turístico. Ha analizado cómo la ciudad ha cambiado su economía y su cultura en respuesta a los cambios en la economía global. Alguno de sus estudios sobre la ciudad de París se puede encontrar ya en los años ochenta (Castells M. , 1989), el autor también ha analizado cómo la globalización ha afectado a la ciudad en términos de desigualdad social, exclusión económica y cómo la gentrificación y el aumento de los precios de la vivienda han afectado a los residentes de bajos ingresos y expresa que se requieren de políticas públicas para enfrentar estos desafíos

Por su parte Harvey (1989) ha escrito sobre la globalización, el capitalismo y la urbanización, y cómo estos procesos han dado lugar a la formación de "ciudades globales" y a la concentración de poder económico y político en ciertas áreas urbanas. En particular ha analizado cómo la metropolización ha llevado a la gentrificación, la segregación urbana y otras desigualdades sociales y espaciales. Este autor ha estudiado varias ciudades y para efectos de esta investigación se han relevado cinco de ellas.

Partiendo por New York, Harvey ha escrito extensamente sobre la geografía urbana de esta ciudad americana, incluyendo el papel que juega en la economía global y cómo han sido sus procesos de metropolización y la transformación que se ha dado por la gentrificación y la especulación inmobiliaria (Harvey D. , 2008). En estas materias el autor ha examinado cómo la gentrificación y la especulación inmobiliaria han transformado la geografía urbana de Nueva York, especialmente en los barrios más antiguos y pobres de la ciudad. De la misma manera sobre la segregación espacial Harvey ha explorado cómo la segregación socioespacial ha afectado a Nueva York, especialmente en términos de desigualdad económica y exclusión social. Harvey ha utilizado Nueva York como un ejemplo para desarrollar su teoría del derecho a la ciudad, que se refiere al derecho de los ciudadanos a participar en la toma de decisiones sobre la gestión y el uso del espacio urbano (Harvey D. , 2012).

En relación a la ciudad de Londres, el autor analiza cómo se ha transformado en una ciudad global en las últimas décadas, así como su papel en la economía global y cómo ha sido afectada por la gentrificación, la especulación inmobiliaria y en especial en los barrios de más bajos ingresos de la ciudad. Respecto del tema de la segregación socioespacial, el autor también ha examinado cómo la segregación socioespacial ha afectado a la ciudad, especialmente en términos de desigualdad económica y exclusión social. En términos generales el trabajo de Harvey sobre Londres se centra en analizar los procesos sociales y económicos que han dado forma a la ciudad a lo largo del tiempo, así como en examinar las formas en que los residentes de la ciudad pueden participar en la construcción de una ciudad más justa e inclusiva. De las investigaciones de Harvey respecto de la ciudad de Londres se pueden encontrar algunas conclusiones. Primero que la transformación de Londres en una ciudad global ha llevado a la gentrificación y la exclusión de las comunidades más pobres, que la economía de Londres está dominada por el sector financiero, lo que ha llevado

a una concentración de poder y riqueza en manos de unas pocas personas, que respecto de la planificación urbana en la ciudad ha sido influenciada por el neoliberalismo, lo que ha llevado a la privatización del espacio público y la falta de viviendas asequibles y que la desigualdad social en Londres es cada vez mayor, lo que ha llevado a una creciente brecha entre ricos y pobres.

De la misma forma que los autores anteriores, Harvey también realiza sus investigaciones en la ciudad de París desde una perspectiva crítica, examina la manera en que la ciudad ha sido transformada por la globalización y cómo ha utilizado su patrimonio cultural para atraer turistas y capital de todo el mundo. Harvey señala que la transformación de París en una ciudad global la ha llevado a la gentrificación, la desigualdad social y la exclusión de las comunidades más pobres. Esta ciudad según el autor ha sido clave en la historia del capitalismo y que su transformación ha sido impulsada por la lógica del capitalismo global y que este también ha influenciado a la planificación urbana de la ciudad lo que ha significado la exclusión de las comunidades más pobres, con las claras consecuencias negativas que esto acarrea como la desigualdad social (Harvey D. , 2001).

Sin duda un aporte importante al conocimiento de las ciudades globalizadas la realiza este autor. En relación a sus investigaciones realizadas en la ciudad de Beijing en China, Harvey observa cómo se ha producido la transformación urbana en la ciudad en las últimas décadas, desde una ciudad histórica y tradicional a una metrópolis moderna y globalizada, estudiando el papel de la planificación urbana y los procesos de gentrificación en la transformación de Beijing, así como la relación entre la ciudad y el campo en la región aledaña. Harvey también aborda temas como la segregación socioeconómica, la especulación inmobiliaria y la lucha por el acceso a la vivienda en la ciudad (Harvey D. , 2005)

El autor hace algunas aportaciones desde sus investigaciones en Beijing, partiendo por explicar que la transformación urbana de la ciudad ha sido impulsada por el modelo económico neoliberal, el cual ha fomentado la inversión desde el extranjero y generado el fenómeno de la especulación inmobiliaria en la ciudad. Respecto de la planificación urbana en Beijing, Harvey señala que esta ha sido utilizada como una herramienta que ha producido gentrificación y segregación socioeconómica y sus consecuencias en la expulsión de los residentes de más bajos ingresos desde el centro de la ciudad, fenómeno que también se ha producido en otras ciudades a nivel mundial (Harvey D. , 2019)

Otro autor importante a nivel mundial que ha desarrollado investigaciones respecto de ciudades globales metropolizadas es Soja (1996), este autor ha estudiado los procesos de urbanización y las desigualdades sociales y espaciales que resultan de ellos en la ciudad de Los Ángeles en California, Estados Unidos. Este autor ha investigado la forma en que se ha desarrollado la ciudad y cómo se han manifestado las desigualdades sociales y económicas en la misma, revisando la forma en que la expansión urbana y la segregación espacial han producido efectos sobre los habitantes de la ciudad, así mismo

estudia cómo la industria del entretenimiento ha influido en la cultura y la economía de Los Ángeles y el desarrollo que han tenido las políticas públicas propias de la zona y su afectación a los habitantes.

Respecto de los aportes que hace Soja a la comprensión de las ciudades, se pueden mencionar que la expansión urbana y la segregación espacial han generado que la ciudad se fragmente y sea más desigual, haciendo que la vida de los diferentes grupos sociales la experimenten de manera distinta. Si bien manifiesta la importancia que ha tenido la industria del entretenimiento en la economía y la cultura actual de la ciudad, reconoce de la misma manera que esta industria ha contribuido a la creación de una imagen simplificada, reducida o estereotipada de la ciudad y que las políticas públicas urbanas han perpetuado las desigualdades sociales y económicas en vez de apoyar su reducción (Soja, 2011).

Finalmente se ha considerado para esta investigación a Neil Brenner, el cual ha hecho estudios y escrito sobre la globalización, la urbanización y en particular sobre los procesos de metropolización que han llevado a la formación de ciudades globales y a la concentración de poder político y económico de áreas urbanas.

De manera más específica, Brenner ha investigado sobre el proceso de transformación urbana de la ciudad de Berlín en Alemania después de la caída del muro en 1989 (Brenner, 2011), analizando cómo la reunificación en Alemania y la creciente integración de la ciudad de Berlín en la economía global han influenciado a la ciudad y contribuido a la desigualdad social y espacial. Sus estudios también abarcan la imagen de la ciudad en esta nueva forma de expresión como “ciudad creativa” lo que la ha convertido en un elemento clave de las estrategias de desarrollo urbano de la ciudad y la afectación en la vida diaria de sus habitantes.

El autor rescata algunos elementos claves de este proceso, partiendo por su posición geográfica ubicada en el centro de Europa, lo que la convierte en un importante centro de transporte, logística y comercio, sumada a su economía basada en el conocimiento la ha transformado en un centro de innovación y emprendimiento en los últimos años atrayendo a grandes empresas y a trabajadores altamente calificados. La importancia que tiene como ciudad capital de Alemania con la concentración del poder político, económico y la toma de decisiones a nivel nacional e internacional son sin duda factores claves, conjuntamente con su atractivo cultural y su rica historia la han transformado en un destino turístico y un lugar atractivo para jóvenes creativos. Otras características significativas de Berlín, según el autor son su diversidad étnica apoyada por la gran población inmigrante, la mezcla de las culturas y estilos de vida que se pueden ver en la ciudad a diario.

Respecto de los conflictos que se presentan en la ciudad, el autor ha destacado que esta transformación ha generado nuevas formas de desigualdad social y espacial en la ciudad, con un aumento de los precios de la vivienda y la gentrificación de algunos barrios y que las políticas urbanas no han contribuido en la disminución de las desigualdades sociales, encontrado algunos grupos sociales que han sido excluidos del proceso de toma de decisiones en la ciudad en temáticas que les afectan tales como las tensiones que se producen entre las fuerzas globales y locales, y los problemas ambientales como la contaminación del aire (Brenner & Christian, 2014).



Fig. 2.1. Casos emblemáticos de ciudades globalizadas a escala mundial.

Fuente: Elaboración propia.

Sección III: "Metropolización en América Latina: el ascendente rol del sector privado en la construcción de ciudad"

La metropolización en América Latina es un fenómeno que ha adquirido mayor relevancia en el contexto de la globalización en las últimas décadas. La Sección III de la investigación se centra en analizar las dinámicas y desafíos asociados a este proceso en Latinoamérica.

En primer lugar, resulta fundamental comprender los factores que impulsan la metropolización en un mundo globalizado. La interconexión económica, el avance tecnológico, la intensificación de los flujos de capital y personas son algunos de los elementos clave que han contribuido a este fenómeno. Con el avance del tiempo, las economías se han vuelto más interdependientes, las ciudades alrededor del mundo se han convertido en nodos estratégicos para el comercio, la inversión y la innovación, lo que ha generado un crecimiento acelerado y una concentración de actividades en los centros urbanos, como ya lo hemos visto en el la sección II de esta investigación, al revisar los ejemplos de ciudades emblemáticas alrededor del mundo.

En la sección III se aborda la temática de las metrópolis de América Latina y como han experimentado transformaciones en su configuración espacial, estructura social y funcionamiento, impulsadas en buena medida por la influencia del capital privado y los intereses económicos globales.

La llegada de inversiones extranjeras y empresas transnacionales ha configurado nuevas centralidades urbanas y áreas de atracción de negocios e inversión. Asimismo, los proyectos inmobiliarios privados han expandido la extensión de las ciudades y han orientado su desarrollo hacia zonas favorecedoras de mayores plusvalías. Sin embargo, estos procesos también han acentuado problemas como el acceso desigual a servicios básicos, la proliferación de asentamientos informales, la congestión del transporte y la degradación ambiental.

Por otro lado, la inversión privada ha impulsado a las metrópolis latinoamericanas como polos de desarrollo económico, atracción de empresas globales, centros educativos, de investigación, eventos culturales y concentración de talento humano.

Si bien la influencia del capital privado ha sido determinante en la nueva configuración de las ciudades, es clave que su orientación esté alineada con objetivos de desarrollo urbano integral, equitativo y sostenible. Los gobiernos locales enfrentan el desafío de encauzar y regular adecuadamente esta influencia de los intereses económicos globales.

Dinámicas y desafíos de la metropolización en América Latina en el contexto de la globalización.

La metropolización es un fenómeno que ha cobrado gran importancia en América Latina en el contexto de la globalización. La concentración de población y actividades económicas en las grandes ciudades, así como el surgimiento de nuevas formas de organización territorial, plantean importantes desafíos para el desarrollo urbano y la calidad de vida de las personas. En este sentido, resulta fundamental analizar las dinámicas y tendencias que caracterizan a las metrópolis latinoamericanas y su relación con el entorno global.

En la década de los años ochenta y respecto de las transformaciones metropolitanas en América latina, ya se estudiaban los fenómenos de la expansión urbana y sus consecuencias estructurales en las economías locales. A los problemas de localización de la población y la desigualdad en la distribución social, aparecían grandes dificultades en la absorción de la mano de obra subempleada y con altas tasas de desocupación, con un crecimiento demográfico en alza y una mínima capacidad de la fuerza laboral en la absorción de las tecnologías modernas (Pinto, 1984), bajo ese escenario, las ciudades debieron aumentar sus capacidades de retención ocupacional de los núcleos más pequeños complementando las actividades agrícolas cercanas, reasignando recursos a los nuevos patrones urbano-rurales de la periferia y de esta manera intentar dar respuesta a las nuevas y crecientes demandas de una población en aumento y con poca especialización. Un ejemplo de este crecimiento y aumento en la densidad poblacional es el de Buenos Aires en Argentina con su acelerada expansión urbana espacial desde la región central, ocasionando un fenómeno de metropolización (Takahashi, 1990). Por su parte en México se daba lugar a la creación de asentamientos ilegales en las periferias de las grandes ciudades, estas personas carecían de viviendas, agua, alcantarillado y empleos, sumado a los problemas de salud que implica vivir en condiciones precarias, según Schteingart & Saenz (1991), en los asentamientos precarios de México, “*la vivienda y los servicios son elementos centrales del medio físico en el que se desarrolla la vida de los habitantes*”, las variables sociales son afectadas por la salud y se incluyen también las características demográficas, socioeconómicas de las familias ocupantes y un grado también importante de las prácticas sociales, considerando los hábitos higiénicos y la alimentación que de alguna manera contribuyen a la precariedad de su condición. Estos problemas en que se ven afectadas las ciudades latinoamericanas, traen consigo aparejados profundas desigualdades sociales y cambios en la distribución espacial de la población durante los procesos de desarrollo, existiendo una “*conexión causal entre la población y la distribución del ingreso*” (Chakravorty, 1994), (Egea J. & Machado S., 2003). A la precariedad del empleo y las desigualdades evidenciadas en las ciudades Latinoamericanas, se suman las influenciadas y efectos que produce la globalización y las respuestas que las áreas metropolitanas pueden dar a este impacto sobre ellas aumentando o disminuyendo la primacía urbana dependiendo de las condiciones específicas de la globalización. Las principales ciudades de Latinoamérica

asumen funciones de ciudad global, *“sirviendo cada vez más como una especie bisagras entre la producción regional y nacional y el mercado mundial”* (Parnreiter, 2003).

La metropolización se entrelaza con la globalización y su influencia en las ciudades Latinoamericanas viene dada desde la incorporación de un nuevo modelo económico después de los años setenta, este paradigma económico está basado en el neoliberalismo manifestado por la retirada del Estado, la aparición de las privatizaciones y la desregulación que permite a los inversionistas y a los planificadores tener más libertades de acción (Borsdorf, Bähr, & Janoschka, 2002).

El aumento de la población es cada vez más evidente en las áreas metropolitanas en Latinoamérica, mostrando en la periferia la construcción de nuevas localidades de más de 50.000 habitantes, ejemplos de ello se pueden encontrar en Sao Paulo Brasil, Buenos Aires en Argentina y Santiago de Chile, una característica las hace diferentes a las ya conocidas áreas informales y precarias, aparecen entonces los entornos vallados, muros y entradas protegidas diseñadas para cubrir las demandas ahora de las clases altas con la incorporación de lagos artificiales, clubes de campo, colegios, universidades y centros comerciales, generándose una nueva forma de segregación socio espacial, con el tiempo estas pequeñas localidades periurbanas van atrayendo también a las clases medias que buscan entornos más verdes que la ciudad de cemento mutando así al estilo de vida agrario y la exclusión social (Borsdorf & Hidalgo, 2005).

En el caso particular de Brasil, las urbanizaciones cerradas comenzaron aparecer desde mediados de la década de 1970 y se han extendido en todo el país. Se les han denominado “condominios fechados” y difieren en cuanto a su localización, formación, tamaño, equipamiento, tipología de vivienda y estructura social. Se pueden reconocer grupos de actores que han influenciado el proceso de expansión, por una parte, las empresas constructoras y los agentes inmobiliarios creando una nueva forma de vida más atractiva para los nuevos destinatarios con expectativas altas en materias como seguridad y confort de vida que deben satisfacerse. Las autoridades públicas que ven sobrepasado el desarrollo urbano y la planificación y las consecuencias visibles de la profundización de las disparidades sociales dentro de la sociedad y sus consecuencias también de la fragmentación de las ciudades (Coy, 2002). Los cambios producidos en los modelos económicos en la región durante los años setenta en adelante, pasando desde un modelo de industrialización a uno por sustitución de importaciones y luego al mercado abierto neoliberal, han generado políticas que se correlacionan con los patrones de cambios en los sistemas urbanos latinoamericanos, generando desempleo, informalidad, pobreza, desigualdad, victimización e inseguridad urbana (Portes & Roberts, 2005), para los autores, los significativos cambios en los patrones de urbanización en Latinoamérica reflejan en parte las consecuencias esperadas y no esperadas de la aplicación del modelo de desarrollo que está intrínsecamente relacionado con el mercado y sus relaciones, pero no necesariamente por el bienestar de la

población. La adopción del modelo neoliberal ha traído profundas implicaciones para las formas de subsistencia de los habitantes de las ciudades latinoamericanas, la informalidad como forma de vida y la naturaleza cambiante del trabajo, los altos niveles de informalidad y una movilidad significativa han gatillado que una gran proporción de trabajadores optan por salirse del sector formal de manera voluntaria, no de la misma manera en que las mujeres sin tener la opción voluntaria del trabajo informal han debido hacerlo como una forma de subsistencia familiar (Biles, 2008).

El tema económico, sus formas y paradigmas neoliberales asociados a los problemas socio espaciales no sólo se relacionan con el trabajo precario, sino también con los problemas del aumento poblacional y sus consecuencias sobre el medio ambiente, las ciudades ahora grandes áreas metropolitanas requieren de un alto consumo energético y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero parece dominar ahora la agenda de los países más desarrollados, sin embargo para las ciudades latinoamericanas este discurso parece no tener la misma utilidad, pues debe considerar las limitaciones que tienen los países de menos ingresos, *“donde la modernización ecológica es un marco inadecuado para abordar los problemas ambientales locales y globales”* (Lankao R., 2007). El impacto ambiental, la crisis global y su afectación en las ciudades latinoamericanas es una fuente de tensión y discusión permanente, se plantea que *“la geopolítica de la globalización es la geopolítica medioambiental y ecológica de la geopolítica”* (Saavedra, 2010), en este sentido el autor expone que el foco está en el poder y principalmente en Estados Unidos como dominio hegemónico y por otro lado Latinoamérica jugando un papel no bien definido respecto del tema.

A la forma expansiva de las ciudades y los problemas ambientales asociados al incremento poblacional y consumo excesivo del suelo, se suma un gran desafío para las áreas metropolitanas en Latinoamérica y es la planificación territorial que hasta ahora ha mostrado flexibilidades ante el avance del modelo capitalista que sobrepasa las regulaciones urbanas (González, 2009). Los problemas asociados a la falta de planificación o ausencia de la misma están enmarcados en un continente con una tasa de urbanización del tercer mundo cercana al 76%, siendo la más alta en el 2008 y una tasa también de metropolización del 36 % (Martins, 2009), la informalidad y la inseguridad se constituyen en grandes problemas, no sólo de planificación, sino de gobernabilidad y gobernanza en las grandes áreas metropolitanas latinoamericanas, según Mertins *“con la adopción del modelo neoliberal, la pobreza y la fragmentación socioeconómica han aumentado enormemente y, en consecuencia, también la inseguridad y la violencia”*. Con el debilitamiento de las estructuras gubernamentales, se suma la fragmentación interurbana, la concentración económica y demográfica se encuentra ahora dentro del espacio urbano y para poder ejercer un control sobre la ocupación de los espacios vulnerables se requieren de la creación de instrumentos de planificación adecuados que permitan la construcción de políticas que apoyen el control y el desarrollo armónico de dichas áreas en beneficio de la población que las ocupa (Sousa, 2010), esta falta de planificación y gobernanza urbana producen una desorganización social la cual se vincula con

la pobreza, desigualdad y falta de cohesión social,” *la cohesión social se define en términos de la naturaleza de las relaciones sociales y en términos de sentimientos de confianza e identidad con los demás, tanto a nivel de barrio como de ciudad*” (Roberts, 2011).

Un tema recurrente en las áreas metropolitanas desprovistas de control es la segregación socio espacial, que se manifiesta con mayor intensidad en las regiones periféricas de las ciudades latinoamericanas donde también los niveles de pobreza son más altos (Campusano & Cerquera, 2011), los cambios en la infraestructura urbana y la vivienda también han sido afectados por un tipo de segregación, la socio-económica. El sistema de financiación de la vivienda requiere de las condiciones socioeconómicas que puedan sostener el negocio inmobiliario, un claro ejemplo de aquello es el ocurrido en México.

“Los resultados muestran que el crecimiento de la segregación durante la década de 1990 está fuertemente asociado con la proporción de viviendas nuevas compradas bajo el sistema de financiamiento, al igual que el cambio en la proporción de ingresos socio económicos condicionan la segregación a la distribución del parque de viviendas “ (Monkkonen, 2012), según el autor se puede entonces advertir que la forma de financiamiento de las viviendas generan un impacto en la manera de construir ciudades y que en algunos casos este tipo de financiación está generando segregación al dejar flexibilidad a los desarrolladores inmobiliarios las mejores ubicaciones de suelo y donde este pueda aumentar las rentabilidades en desmedro de una planificación urbana equilibrada.

Este mismo ejemplo se puede encontrar en Santiago de Chile, donde los procesos de metropolización han llevado a la expansión de la ciudad, cambios territoriales y funcionales. Este proceso donde los *“cambios de residencia de la población urbana han jugado un papel fundamental han alterado la segregación tanto es su escala espacial como el las forma que adopta”* (Ortiz & Escolano, 2013). El estudio de estos autores mostró una marcada concentración de grupos socios económicos de mayor estatus en ciertas zonas de la ciudad que antes no estaban bien valoradas como residenciales y que en un periodo de tiempo corto han ido desplazando a sus antiguos moradores a zonas periféricas más complejas y desprovistas de buenos servicios. La valoración del suelo ahora en alza, consolida estos nuevos sectores que los convierte en a tractores de nuevos servicios y desarrolladores inmobiliarios haciendo solo posible la instalación de población de clase alta consumando este tipo de segregación.

Estos nuevos procesos de urbanización y segregación en el contexto neoliberal, están atravesados por dimensiones socioculturales y corresponden a diferentes estilos de vida,” *así como la homogeneidad social, el aislamiento y cierre recíproco, la indiferencia mutua, la estigmatización y el miedo*”, (Bayron & Saravi, 2013), los espacios de interacción entre diferentes clases son más bien distantes en términos sociales en estas nuevas zonas urbanas y aunque físicamente pueden estar cercanas, existen marcadas desigualdades sociales que socaban la cohesión social tan necesaria para una vida urbana armónica. La segregación

socioeconómica y espacial en las áreas metropolitanas latinoamericanas está impulsando la polarización política entre la ciudad y los suburbios (Thibert & Osorio, 2014), estas importantes transformaciones socio espaciales que han sido impulsadas por procesos de elitización y gentrificación de las periferias urbanas, también irrumpen en los espacios tradicionalmente agrícolas, desarrollando una fuerte transformación y segregación de las áreas rurales (Carmona, Calvo, & Contardo, 2016).

Molina Saldarriaga & Salinas Arreortua (2018), han estudiado la relación entre el capital privado y el desarrollo urbano en la ciudad de Medellín y muestran que ha estado marcada por procesos de gentrificación impulsados por estrategias neoliberales en el contexto de globalización económica. En Medellín, la desinversión histórica en infraestructura y servicios en zonas periféricas volvió a estas áreas atractivas para proyectos de renovación urbana con capitales privados. Sin embargo, esto derivó en procesos de gentrificación y desplazamiento de población vulnerable a las afueras de la ciudad. No obstante, persiste una tensión entre los derechos e intereses que promueven la renovación urbana a través de capitales privados, y los derechos constitucionales que resultan afectados por procesos de gentrificación. Esta tensión representa un reto que debe abordar la administración pública en el desarrollo urbano de Medellín.

Las metrópolis ahora segregadas y fragmentadas, presentan patrones de crecimiento poli céntricos sustentados principalmente por el desarrollo de complejos residenciales cerrados y la construcción de grandes centros comerciales con la instalación de servicios que elevan sustancialmente el valor del suelo y distancian cada vez más las posibilidades de las clases menos favorecidas de poder acceder a esos territorios consolidando así la segregación socio económica (Martínez T., 2018). Este modelo actual de polarización socio-espacial está definido por un eje de concentración por un lado y dispersión por el otro, aplicado gracias a un marco institucional débil y más bien favorecedor del sector privado en un marcado contexto de desigualdad económica y acceso al espacio urbano. El planteamiento original del paradigma neoliberal implicó la reestructuración de muchas funciones estatales orientadas en principio a alcanzar una cierta equidad e integración territorial (Rauch, Martínez, Nardelli, & Szupiany, 2019), sin embargo en América Latina supuso el repliegue del Estado como agente que impulsa los procesos de desarrollo económico y un desentendido de los objetivos sociales ,facilitando la irrupción de las lógicas del mercado y la aparición de las desigualdades socio territoriales, convirtiendo a la ciudad en el territorio de la articulación de los intereses privados por sobre el interés común.

Las lógicas del mercado por un lado, la ausencia o repliegue del Estado en las políticas públicas y la falta de gobernanza urbana por otro, han provocado diversas consecuencias socio-espaciales y ambientales (Canales & Dávila, 2020), según los autores las autoridades en México reconocen problemas de movilidad urbana como un tema relevante y asociado a la falta de planificación de las áreas metropolitanas que ha ido en desmedro de la gestión urbana requerida, la expansión urbana desmedida y los proyectos inmobiliarios lejanos

hacen de la movilidad un problema a enfrentar , si bien queda de manifiesto que el estado ha hecho importantes aportes de cobertura de la red de transporte urbano, esta red es desaprovechada en sus aspecto de eficiencia, seguridad y economía produciendo diferenciación y desigualdad social al no conectar aquellas áreas que realmente son requeridas por los usuarios , quedando de manifiesto de la falta de una planificación que resuelva los problemas de los ciudadanos.

La entrada de los desarrolladores inmobiliarios de forma paralela a las obras que el estado impulsa , apartados de las políticas habitacionales que buscan el bien común, deja espacios de informalidad y suelos urbanos desvalorizados , por el contrario aquellos espacios provistos de nuevas construcciones con proximidades a externalidades de mayor calidad urbana valorizan el suelo y promueven una presión de mercado para aquellos espacios aun disponibles en las áreas afectadas, promoviendo el fenómeno de la especulación inmobiliaria que tiene otros intereses más relacionados con el poder económico.

Un claro ejemplo de lo anterior se puede observar en Venega & Betancur (2020), quienes han realizado un estudio de la ciudad de Medellín en Colombia, encontrando que el límite urbano en la ciudad responde a características de ocupación, desarrollo y expansión donde los espacios suburbanos y periurbanos se hacen cada días más grandes difuminándose con el tiempo, desapareciendo la línea imaginaria que separaba lo urbano de lo rural, donde los límites municipal y metropolitano sólo existen de forma institucional, pues su expresión urbana responde más al concepto de “límites de *gradiente*”, una relación de desigualdad a medida que se aleja del centro siendo un contenedor de procesos espaciales que se construyen de manera diferenciada y segregada desde el norte hacia el sur de la ciudad pudiéndose ver claramente mediante cartografías la transición espacial y como los proyectos de contención de la urbanización generan espacios o intersticios intermedios resultado de las tensiones entre los desarrollos inmobiliarios que consolidan áreas en desmedro de otras que se deterioran con el tiempo configurándose una contradicción de la metrópolis de Medellín.

Gómez (2021) también desde Colombia analiza la metropolización Latinoamericana en el contexto capitalista y advierte que está determinada por procesos de fragmentación urbana combinados al crecimiento de las áreas metropolitanas. Lo ejemplifica con un estudio en el Valle de Aburrá en Colombia, a partir de abordar el tema desde una escala local y periférica donde muestra la estructura fragmentada que se produce en el territorio como parte de un modo de producción de ciudad, que se basa en la diferenciación fragmentaria con una componente de segregación socio-espacial mostrando la manera en que el municipio de La Estrella opera la fragmentación urbana como parte de un proceso contradictorio de producción del espacio.

De la misma manera se puede advertir otro caso de estudio ahora en la ciudad de Rosario en Argentina donde Galimberti (2021) interpreta las características de las expansiones urbanas latinoamericanas, sus causas y los impactos socio-territoriales tomando como caso de estudio el área metropolitana de Rosario en Argentina, analiza el desarrollo del suelo urbano desde 1930 a 2020, identificando en él nuevas urbanizaciones, las dinámicas poblacionales, los actores que intervienen en el territorio, los instrumentos de la planificación urbana territorial y logra identificar localidades que presentan los mayores incrementos del suelo urbano que coinciden en sus cercanías a la ciudad capital, tomando en cuenta las carencias de sus planes urbanos y las problemáticas que se producen en la ciudad debido a estas nuevas territorialidades con escasa regulación.

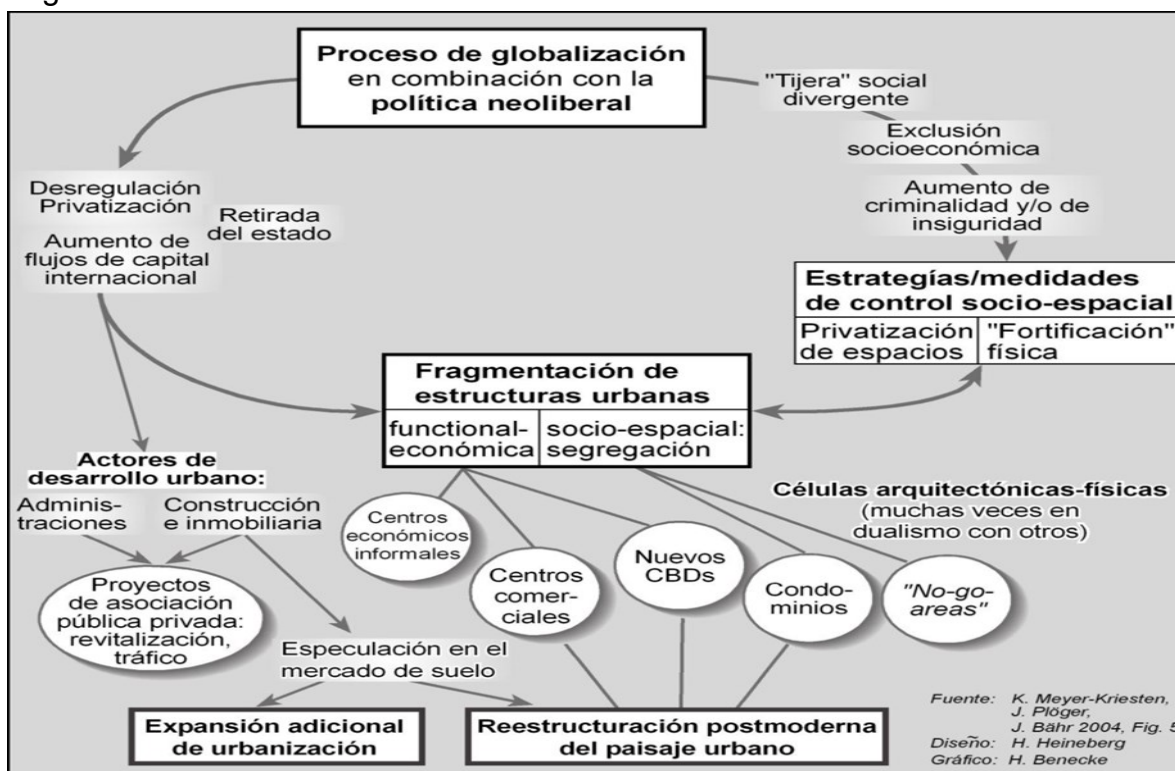


Fig. 3.0. Nuevos procesos y características del desarrollo urbano en América Latina según K. Meyer-Kriesten y J. Plöger. Fuente: K. Meyer-Kriesten, J. Plöger y J. Bähr (2004)

La fig. 3.0 presenta un sistema complejo que fue originalmente publicado en alemán por los geógrafos Meyer, Plöger, & Bähr (2004). Estos investigadores señalan que el desarrollo urbano reciente en América Latina es el resultado de la fragmentación de las estructuras de las ciudades, influenciadas por la globalización y las políticas neoliberales. El paisaje urbano fragmentado se caracteriza por la presencia de células privadas y cerradas, como parte de la reestructuración urbana postmoderna. Esto sugiere que, en el futuro, es probable que las ciudades latinoamericanas, especialmente aquellas que se globalizan o

han sido globalizadas, se dividen en patrones de pequeños espacios que conformen "islas de los ricos" en medio del "mar de los pobres". En estos procesos, los sectores de la construcción y la industria inmobiliaria ejercen una influencia considerable.

Factores impulsores de la metropolización regional. Importancia creciente de los agentes privados.

La metropolización se ha convertido en un tema de gran interés para los investigadores, ya que tiene implicaciones en la calidad de vida de los habitantes de las ciudades, la planificación urbana, el medio ambiente y el desarrollo económico. En este contexto, diversos factores han impulsado la metropolización de las ciudades latinoamericanas, como el crecimiento demográfico, la industrialización y desarrollo de infraestructuras, la globalización, las políticas gubernamentales y el desarrollo tecnológico. En este sentido, el estudio de la metropolización es un tema clave para entender los procesos de urbanización y desarrollo en América Latina.

En los últimos 40 años, varios factores han impulsado la metropolización de las ciudades latinoamericanas y para poder identificarlos con claridad se revisan las investigaciones de autores que durante décadas han podido estudiar las áreas metropolitanas latinoamericanas.

Para comenzar revisaremos los estudios de David Harvey quien ha identificado varios factores que impulsan los procesos de metropolización en América Latina. Estos factores incluyen la **urbanización acelerada** que ha experimentado la región manifestada con la rápida urbanización en las últimas décadas, lo que ha llevado a una concentración de la población en áreas metropolitanas (Harvey, 2005). En segundo lugar, posiciona a la migración interna y la inmigración, las cuales han llevado a una mayor urbanización y concentración de la población en áreas metropolitanas, lo que ha aumentado la demanda de vivienda y servicios urbanos en las áreas metropolitanas en Latinoamérica (Harvey, 2002). En tercera posición el autor posiciona a la desigualdad socioeconómica y considera que es un problema importante en América Latina la cual ha llevado a la formación de barrios marginales y asentamientos informales en las áreas metropolitanas de casi todas las grandes ciudades (Harvey, 2003).

La **dependencia económica**, que habla Harvey (2006) en América Latina, ha estado históricamente ligada a la economía global en una posición de dependencia, lo que ha conducido a una especialización económica en áreas metropolitanas y a una mayor competencia entre ciudades, todo ello ligado a las políticas neoliberales que han sido implementadas en muchos países de América Latina en las últimas décadas y manifestada con la privatización de servicios públicos y a una mayor presión para la especulación inmobiliaria y el desarrollo urbano (Harvey, 2005).

Un segundo autor que ha realizado importantes aportes al conocimiento de las áreas metropolitanas latinoamericanas es Manuel Castell, este sociólogo español ha estudiado el impacto de la globalización en las ciudades y la formación de redes urbanas en todo el mundo. En sus estudios sobre las ciudades latinoamericanas, Manuel Castells destaca algunos factores específicos que impulsan la metropolización en América Latina, entre ellos se encuentran la urbanización acelerada y la **concentración de la población en grandes ciudades**, lo que genera una demanda creciente por servicios y oportunidades económicas, el autor sostiene que la urbanización acelerada es un fenómeno global que se ha intensificado en las últimas décadas, y que está generando una serie de problemas sociales, económicos y ambientales en todo el mundo y también en América Latina, impulsada por una combinación de factores, entre los que se encuentran la industrialización, la migración rural-urbana, el crecimiento demográfico y la concentración de la riqueza y el poder en las ciudades. Por otro lado, la falta de inversión en infraestructuras y servicios públicos por parte del Estado, lo que lleva a la creación de asentamientos informales y la proliferación de servicios informales (Castells, 1972).

Entre estos factores, Castells también destaca la importancia de la **economía global y la competencia entre las ciudades y regiones para atraer inversiones y talento**, señala el papel de las tecnologías de la información y la comunicación en la creación de redes globales y la concentración de la actividad económica en ciertas áreas metropolitanas. El autor observa que las ciudades comienzan a competir entre sí por atraer inversiones y talento y que la economía global está generando una concentración de la actividad económica en algunas áreas metropolitanas impulsando una serie de transformaciones en las ciudades y regiones, entre las que se encuentran la creación de zonas económicas especiales, el surgimiento de nuevas industrias y servicios, y la formación de redes globales de producción y distribución (Castells, 2006).

Los **factores políticos y culturales** en la construcción de ciudades y regiones globales es otro factor que destaca Castells, entendiendo como la capacidad que tienen las élites locales para articular una visión estratégica y movilizar recursos es parte fundamental para el éxito de una región metropolitana en un mundo globalizado (Castells M. , 2000). Castells argumenta que los factores políticos que influyen en la urbanización y la metropolización regional son diversos, y van desde las políticas públicas y los programas de desarrollo urbano hasta la influencia de las élites. El autor también hace buena mención a la importancia de la participación ciudadana y la democracia local como herramientas para garantizar un desarrollo urbano sostenible y equitativo.

Otro de los factores que impulsan la metropolización regional es del **desarrollo tecnológico**, prueba de ello son las investigaciones del sociólogo Brasileño Carlos Vainer (2000), quien analiza el proceso de globalización y metropolización en América Latina, encontrando el rol de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en este proceso. El autor sostiene que las TIC están generando nuevas formas de producción, trabajo y consumo en las ciudades

latinoamericanas, y que están transformando el tejido urbano y social de la región.

De la misma manera Zsupiany (2018), analiza el papel de la tecnología como factor impulsor de la metropolización en América Latina, argumentando que el desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) ha sido un factor clave en la transformación de las ciudades latinoamericanas en las últimas décadas, las cuales han permitido una mayor integración de las ciudades en los flujos globales de información, bienes y servicios, generando nuevas oportunidades de negocio y empleo. Sin embargo, la autora también advierte que el desarrollo tecnológico ha profundizado las desigualdades socioespaciales en las ciudades latinoamericanas, creando nuevas formas de exclusión, fragmentación y una brecha digital que es un problema importante en la región, siendo necesario desarrollar políticas públicas que promuevan un acceso equitativo a las TIC y fomenten el desarrollo tecnológico inclusivo.

Factor	Influencia en la ciudad	Autor
Crecimiento demográfico	Concentración poblacional en áreas metropolitanas	Harvey (2005)
Migraciones internas	Aumento de la urbanización y demanda de vivienda y servicios en ciudades	Harvey (2005)
Desigualdad socioeconómica	Formación de barrios marginales e informales	Harvey (2003)
Globalización	Especialización económica de ciudades y competencia entre ellas	Harvey (2005)
Políticas neoliberales	Privatización de servicios públicos y presión especulativa	Harvey (2005)
Industrialización	Concentración poblacional en ciudades principales	Castells (1972)
Falta de inversión estatal	Generación de asentamientos informales	Castells (1972)
Competencia económica	Atracción de inversiones y talento entre ciudades	Castells (2006)

TICs	Nuevas formas de producción, trabajo y consumo en ciudades	Vainer (2000)
Factores políticos	Políticas públicas y participación ciudadana	Castells (2000)

Tabla 3.0. Factores de influencia de la tecnología y comunicaciones en la conformación de las ciudades latinoamericanas. Fuente: Elaboración propia.

El **Desarrollo de infraestructuras** de transporte y comunicaciones ha facilitado la movilidad y la conectividad entre las ciudades y las regiones. La construcción de carreteras, aeropuertos, puertos y sistemas de transporte público han permitido una mayor integración y expansión de las áreas metropolitanas, por tanto, las infraestructuras tienen un papel clave en los procesos de metropolización, ya que permiten la conexión entre diferentes áreas urbanas y rurales facilitando el flujo de personas, bienes y servicios.

Farías (2012), destaca la importancia de la infraestructura en la promoción de un transporte público bajo en carbono, como la construcción de carriles exclusivos para autobuses y la implementación de sistemas de transporte inteligentes. En su investigación menciona ejemplos de ciudades latinoamericanas que han implementado estas medidas con éxito, como Curitiba en Brasil y Bogotá en Colombia, además aborda los desafíos que enfrentan las ciudades latinoamericanas en la implementación de un transporte público bajo en carbono, como la falta de financiamiento y la resistencia al cambio.

Por otra parte Inostroza (2013), hace referencia que el crecimiento urbano acelerado puede generar desafíos para la infraestructura existente y la necesidad de desarrollar nuevas infraestructuras para satisfacer las demandas de una población en crecimiento y que la falta de planificación adecuada en la expansión urbana puede llevar a la falta de infraestructuras básicas, como carreteras, transporte público, redes de agua potable y alcantarillado, y servicios de salud y educación, resultando en una calidad de vida deficiente para los residentes de las áreas urbanas en expansión y contribuir a la fragmentación social y espacial. De la misma forma el autor señala que la expansión urbana desordenada también puede generar problemas de congestión del tráfico y dificultades en el acceso a servicios y oportunidades para los residentes de las áreas periféricas de la ciudad.

Carrión, Vieyra, Alvarado, & Arenas (2021), hacen mención a la relación entre el ordenamiento territorial y las infraestructuras de las ciudades. El ordenamiento territorial, según los autores, implica una planificación y organización del uso del territorio, lo cual incluye la ubicación y distribución de infraestructuras como carreteras, transporte público, redes de servicios básicos, entre otros.

En el contexto de América Latina, los autores analizan las políticas y prácticas de ordenamiento territorial en la región, considerando que buen ordenamiento territorial considera la ubicación estratégica de las infraestructuras para garantizar una adecuada accesibilidad, conectividad y calidad de vida en las ciudades y los desafíos que enfrentan los países de la región en la implementación de políticas de ordenamiento territorial, pueden traer implicaciones en el desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras urbanas. Por ejemplo, la falta de recursos o la falta de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno pueden afectar la planificación y construcción de infraestructuras necesarias para el desarrollo de las ciudades.

Un factor importante que impulsa los procesos de metropolización en un contexto latinoamericano es el **Cambio en los patrones de ocupación del suelo**, como la expansión de la mancha urbana y la construcción de viviendas en las periferias de las ciudades. Esto se debe en parte a la falta de planificación urbana efectiva y a la especulación inmobiliaria, la cual se refiere a la compra de bienes inmuebles con el objetivo de obtener ganancias a corto plazo, en lugar de utilizarlos para vivienda o uso productivo. La especulación inmobiliaria puede tener un impacto negativo en la calidad de vida de los habitantes de las ciudades latinoamericanas, pudiendo llevar a la gentrificación de los barrios, lo que puede aumentar los precios de la vivienda y desplazar a los residentes de bajos ingresos (Díaz, 2022), así mismo también puede tener un impacto en la salud de los habitantes de las ciudades latinoamericanas. La falta de acceso a una vivienda adecuada puede aumentar el riesgo de enfermedades y lesiones y la exposición a la contaminación del aire y el ruido puede tener efectos negativos en la salud.

Por otra parte, la especulación inmobiliaria puede llevar a la construcción de viviendas de baja calidad, lo que puede aumentar el riesgo de enfermedades respiratorias y otros problemas de salud. En América Latina, la construcción de viviendas sociales en las periferias de las ciudades se ha convertido en una práctica común, algunos de los argumentos que se mencionan es que los promotores privados prefieren construir en estas áreas debido a las economías de escala, en lugar de los precios de la tierra (Duren, 2017).

Respecto de este tema, la especulación inmobiliaria puede tener un impacto significativo en los precios de la vivienda en las ciudades latinoamericanas. Algunos de los efectos de la especulación inmobiliaria en los precios de la vivienda son, el aumento de los precios de la vivienda, debido a la demanda excesiva y la falta de oferta, tomando en cuenta que los promotores privados pueden comprar grandes cantidades de tierra y mantenerla sin desarrollarla, lo que puede aumentar los precios de la vivienda en la zona (Marcos, Martínez, & Pérez, 2019). De la misma manera, el desplazamiento de los residentes de bajos ingresos que puede llevar a la gentrificación de los barrios, lo que también puede aumentar los precios de la vivienda y desplazar a los residentes de bajos ingresos (Buraschi, 2018), relacionándolo con los problemas ambientales, tenemos que la expansión urbana irregular y la ocupación irregular del suelo

también han contribuido al deterioro ambiental en algunas zonas periurbanas, (González & Aguilar , 2021).

Los **Cambios en la estructura económica** que los países latinoamericanos están experimentando debido a la globalización y a la adopción de nuevas tecnologías de la información y comunicación (De Mattos, 2002), son también impulsores de los procesos de metropolización. Estos cambios han llevado a una mayor importancia a las grandes ciudades y a nuevas formas de expansión metropolitana, como la suburbanización, la polarización social y la fragmentación urbana. Según el autor estos cambios en la gestión urbana, que se dieron como resultado de políticas de liberalización y desregulación, han disminuido la intervención y la inversión pública, y han dado lugar a un mayor protagonismo del capital privado en el desarrollo urbano, llevando a un cambio en los enfoques de la gestión pública y en la planificación urbana, centrándose más en estimular el papel del mercado y del capital privado en el desarrollo de la ciudad.

Los cambios experimentados por los países latinoamericanos producto de la globalización de la economía mundial, la cual promueve nuevos patrones de localización industrial no siempre han favorecido a las ciudades (Hiernaux, 1998), estos procesos de cambios han promovido al mismo tiempo procesos de expansión urbana incorporando a las ciudades nuevos modelos de industrialización orientados a la exportación y participación de la economía global. Sin embargo, es posible advertir que hay diferencias entre los procesos en distintos países de la región, en algunos casos se han desplazado desde las ciudades capitales a las ciudades medias conjugándose varios procesos diferentes, por un lado se ha reducido y descentralizado el aparato del estado antes concentrado en la capital y por otro se han manifestado nuevos patrones de localización de la industria enmarcados por procesos productivos globalizados (Cunha, 2002).

Para Ruiz (2015), la capacidad de los gobiernos locales para promover el desarrollo urbano enfrenta desafíos importantes, por un lado las políticas locales están asociadas a las condicionantes impuestas por la política económica nacional y esta a su vez por las políticas internacionales y otras se relacionan, según el autor con ámbitos más bien locales que tienen relación con las fuerzas y dinámicas de los mercados y la actividad económica local, de esta manera el crecimiento y expansión de los territorios se relacionan con las concentraciones económicas. Esta relación se manifiesta también con los vínculos funcionales y a veces físicos con otras ciudades o territorios que se integran y forman procesos complejos de aglomeración y que involucran a los gobiernos con jurisdicciones político y administrativas distintas y que deben resolver problemas que surgen de esta interacción.

Gentrificación y extractivismo urbano en América Latina: turismo, reconfiguraciones socioespaciales y desigualdad.

El fenómeno de la gentrificación ha adquirido una relevancia creciente en América Latina, evidenciando procesos de revalorización urbana que impactan profundamente la estructura social y la cultura local.

Diversas investigaciones recientes muestran cómo esta dinámica se extiende más allá de los barrios céntricos, afectando también zonas intermedias y periféricas. La llegada de sectores de mayor poder adquisitivo, la mercantilización de espacios populares y la pérdida de la memoria colectiva reflejan tensiones en torno a la vivienda, la apropiación del espacio público y los patrones de consumo. Asimismo, la gentrificación adopta múltiples expresiones, desde la denominada “alimentaria” hasta el llamado “extractivismo urbano”, y pone en cuestión lecturas centradas en la especulación del suelo.

La lógica extractiva, asociada tradicionalmente a ámbitos rurales, también puede entenderse en el contexto urbano. En este sentido, se plantea el concepto de “extractivismo urbano” para describir dinámicas especulativas y de despojo que transforman ciudades latinoamericanas (García-Jerez, 2019). Esta idea se sustenta en la comparación entre la explotación de materias primas y el accionar de grandes capitales inmobiliarios, subrayando el rol del Estado como facilitador de la inversión privada y los efectos adversos sobre los sectores populares.

Existe otro tipo de gentrificación vinculada al turismo y a las plataformas de alojamiento temporal. En un trabajo que analiza la oferta de Airbnb en torno a monumentos emblemáticos de la Ciudad de México, se observó cómo crece la “gentrificación turística” al dispararse los precios del suelo y cambiar el perfil sociourbano de las zonas aledañas (Olmedo Neri, 2020). Dicha transformación refuerza la plusvalía inmobiliaria y genera desplazamientos indirectos de residentes con menos recursos.

Desde otra perspectiva, se ha indagado la “gentrificación transnacional” en ciudades latinoamericanas que reciben flujos migratorios de clase media extranjera. En el caso de San Miguel de Allende, por ejemplo, se analiza cómo la especulación inmobiliaria y las políticas de promoción turística convergen para profundizar la desigualdad social y desplazar a la población local (Navarrete Escobedo, 2022). Este fenómeno, potenciado por plataformas de alquiler de corta estancia, expresa la creciente presencia de capital internacional en mercados residenciales.

Más recientemente, diferentes estudios han enfocado la transformación urbana desde el “ennoblecimiento” de barrios populares y la masificación del turismo. Se enfatiza que la llegada de nuevos residentes con mayor poder adquisitivo y la apertura de comercios elitizados provocan una reconfiguración de la memoria colectiva y la homogenización del espacio (Moriente & Botella, 2023). De manera similar, se ha observado que estos procesos operan no sólo en áreas centrales, sino también en zonas periféricas e intermedias, donde el alza del precio de la

tierra y la flexibilización normativa favorecen grandes desarrollos inmobiliarios, incrementando la fragmentación y la exclusión (Ávalos & Pereyra, 2023). El Estado, a menudo en alianza con el sector privado, facilita emprendimientos que disparan los costos de vivienda y desplazan comercios tradicionales.

Siguiendo esta línea, se han descrito casos en los que las políticas de “renovación urbana” no generan, al menos inicialmente, un desplazamiento masivo visible, pero sí establecen condiciones que pueden derivar en una expulsión de largo plazo. Bajo la categoría de “renovación urbana excluyente”, se analiza la implementación de distritos económicos en la zona sur de Buenos Aires, mostrando que el encarecimiento del mercado inmobiliario y las tensiones con organizaciones barriales constituyen señales tempranas de gentrificación (Lerena-Rongvaux, 2023).

Por su parte, también se ha discutido el carácter exclusivamente inmobiliario de estos procesos, destacando la forma en que las ciudades latinoamericanas se insertan en un “extractivismo” de base colonial, presente tanto en zonas rurales como urbanas. De este modo, se observa la apropiación de bienes comunes agua, aire e infraestructuras y la creación de “zonas de sacrificio” que reproducen desigualdades históricas y refuerzan la llamada “colonialidad” en el territorio (Heredia Chaz, 2023). Esta perspectiva invita a no sólo centrarse en la especulación del suelo y a considerar la dimensión ambiental y sociohistórica.

De la misma manera, más recientemente se ha incorporado el enfoque de la “gentrificación alimentaria” para subrayar cómo la llegada de sectores de clase media a barrios tradicionales transforma la oferta gastronómica y los patrones de consumo, desplazando a poblaciones de menores ingresos. Se advierte que este fenómeno todavía es incipiente en América Latina, pero ya se identifican casos donde la llamada “gourmetización” altera cocinas populares y exacerba la especulación inmobiliaria (Hernández-Cordero & Vázquez-Medina, 2024).

Por último, se han identificado conflictos y resistencias frente a la turistificación en regiones como la Patagonia y la costa bonaerense. Aquí, la expansión de proyectos hoteleros y residenciales con fines turísticos afecta los derechos de comunidades locales e indígenas, que buscan visibilizar sus memorias y oponerse a la apropiación privada de territorios (Rodríguez, Cacciutto, Cádiz, Trivi, & Valenzuela, 2024). En dichos casos, se enmarca la idea de “extractivismo urbano” como un accionar del capital inmobiliario y hotelero que enfatiza el lucro, impulsa el alza de precios y desplaza a sectores populares.

En conjunto, esta muestra de autores pone en contexto que la gentrificación y el extractivismo urbano han cobrado fuerza en la agenda latinoamericana, integrando fenómenos como la masificación turística, la financiarización inmobiliaria, la reconversión de barrios populares y la recreación de relatos oficiales para legitimar la mercantilización del espacio.

Ámbitos e impactos de la influencia del capital privado en la configuración de las metrópolis latinoamericanas.

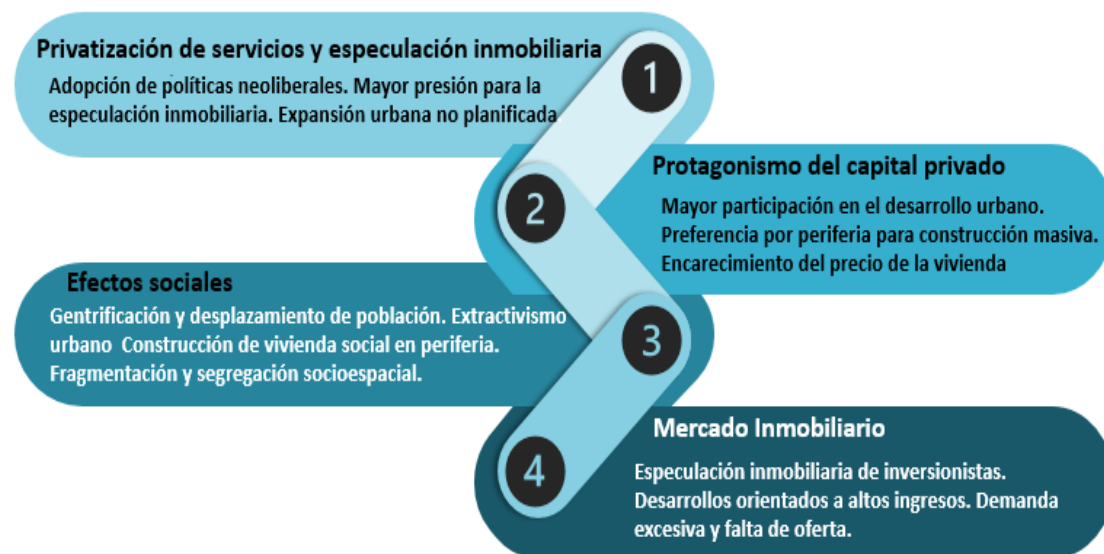


Fig. 3.1. Ámbitos e impactos de la influencia del capital privado en la configuración de las metrópolis latinoamericanas. Fuente: Elaboración propia.

Panorama contemporáneo de la metropolización latinoamericana.

Las metrópolis de América Latina han experimentado una transformación urbana significativa en las últimas décadas, en un contexto de globalización económica y cultural. Estas ciudades han tenido que adaptarse a los nuevos desafíos que plantea la economía global, como la competencia internacional, la innovación tecnológica, la movilidad laboral, la modernización de infraestructuras, la creación de espacios públicos, la revitalización de zonas degradadas y la promoción del turismo son algunos de los procesos que se han llevado a cabo en estas ciudades (Martínez T. P. , 2014). Sin embargo, estos procesos también han generado desigualdades sociales y económicas, lo que ha llevado a la exclusión de algunos sectores de la población.

Ciudad de México.



Fig. 3.2. Ciudad de México. Fuente: <https://www.pexels.com/> libre de derechos.

Una de las ciudades más representativas de América Latina es la Ciudad de México, la cual ha pasado por una serie de cambios característicos en los últimos años. La ciudad ha experimentado una expansión urbana importante, con la construcción de nuevas áreas residenciales y comerciales en las afueras de la ciudad. Además, se ha llevado a cabo una importante renovación urbana en el centro histórico de la ciudad, con la restauración de edificios antiguos y la creación de nuevos espacios públicos.

A lo largo del siglo XX, la planeación urbana en México ha sido influida por diversos procesos históricos e institucionales que la han modelado de manera única y, al mismo tiempo, la han aproximado a experiencias similares en otras metrópolis latinoamericanas. Tal como describe Gutiérrez Chaparro en “Planeación urbana en México: un análisis crítico sobre su proceso de evolución”, (Chaparro J., 2009), es posible identificar dos grandes etapas de consolidación y posterior debilitamiento de la planeación: la primera, asociada al periodo posrevolucionario de inicios del siglo XX; la segunda, derivada de la institucionalización formal en la década de 1970 y su posterior estancamiento ante el empuje de la política económica y social.

Desde finales de la Colonia, México adoptó modelos europeos que incluyeron la retícula en damero y principios de orden y simetría, tal como se estableció en las Leyes de Indias y luego, de manera más notoria, con la influencia del urbanismo neoclásico durante las Reformas Borbónicas y del urbanismo francés en el Porfiriato. El estallido de la Revolución en 1910 marcó el fin de la hegemonía porfirista y abrió paso a la reconstrucción nacional, momento en que surgen las primeras nociones de planeación urbana moderna gracias a un reducido grupo de pioneros —destaca Carlos Contreras—, quienes incorporaron ideas como la elaboración de Planos Reguladores y la zonificación funcional inspirados en el modelo norteamericano. Esta combinación de referentes externos fue

fundamental para sentar las bases institucionales que pretendían orientar el crecimiento ordenado de la metrópoli, sobre todo en la Ciudad de México.

Sin embargo, hacia mediados del siglo XX, la industrialización basada en la sustitución de importaciones impulsó una enorme concentración de población en las grandes urbes sin contar con marcos normativos y de gestión que pudieran enfrentar eficazmente esa explosión demográfica. La promulgación de la Ley General de Asentamientos Humanos en 1976 buscó homogeneizar criterios y otorgar mayores atribuciones al Estado para regular la urbanización; no obstante, la orientación centralista y normativa de la planeación en México, así como la creciente prioridad que se dio a los temas económicos y sociales, terminaron por relegar la práctica urbana a un plano secundario. Con el paso del tiempo, la debilidad institucional para articular la planeación a largo plazo se hizo más evidente, y los planes urbanos se transformaron en instrumentos regulatorios que rara vez dialogaban de manera efectiva con la realidad cambiante de las ciudades.

Esta trayectoria histórica, con momentos de auge y de repliegue, comparte rasgos con otras metrópolis latinoamericanas que también recibieron influencias europeas. La experiencia mexicana evidencia cómo la construcción de marcos legales e institucionales robustos no siempre logra acompañar la dinámica urbana real, sobre todo cuando se supedita la planeación a otros objetivos económicos o políticos.

Respecto del proceso de metropolización de la Ciudad de México en los últimos 40 años ha sido significativo y ha transformado la ciudad en diversos aspectos, partiendo por su **crecimiento demográfico**. La población de la Ciudad de México ha experimentado un continuo crecimiento en las últimas décadas, estimándose que al 2021 supera los 9 millones. Este importante crecimiento ha contribuido a la consolidación de la metrópolis (Rionda R., 2007), según este autor este fenómeno se debe a varios factores, como el crecimiento natural, la migración interna y la urbanización. Dichos cambios demográficos plantean diversos desafíos para la ciudad en áreas como la infraestructura, los servicios públicos y la planificación urbana. Sin embargo, si bien la población ha continuado creciendo, el ritmo de crecimiento se ha reducido en comparación con décadas anteriores. Esto se debe en parte a factores como la disminución de la tasa de natalidad y la migración hacia otros estados o países, hay que considerar que este aumento en la demografía ha tenido importantes implicaciones en términos de desarrollo urbano, infraestructura, servicios públicos y planificación urbana, entre otros aspectos. La Ciudad de México ha enfrentado desafíos en la provisión de vivienda, transporte, educación y atención médica para una población en constante expansión (Pérez, López, & Leal, 2022). Conjuntamente con su crecimiento demográfico se manifestó una **expansión territorial** hacia los municipios circundantes, creando una megalópolis conocida como Zona Metropolitana del Valle de México. Esta expansión ha llevado a la integración de varias localidades en la periferia, como Ecatepec, Nezahualcóyotl, Naucalpan, entre otras, formando un área urbana continua. De igual manera esta expansión ha requerido el desarrollo de **la infraestructura vial** y la construcción

y ampliación de una extensa red de vías de comunicación para facilitar la movilidad de los habitantes de la ciudad, para ello se ha tenido que construir autopistas, líneas de metro y sistemas de transporte masivo como el Metrobús, para hacer frente al creciente flujo de personas y vehículos (Palomas & Álvarez, 2010). El aumento de la construcción de la infraestructura vial ha traído problemas de congestión y contaminación seguido del rápido crecimiento y la concentración de población y las actividades económicas, han generado problemas relacionados con la congestión vial y la contaminación ambiental (Reyes de Coucuera & Perea, 2018).

Otra característica importante que muestra el proceso de metropolización de esta gran ciudad es la **concentración económica**, dado que La Ciudad de México es el principal centro económico del país y una de las principales metrópolis de América Latina. En los últimos 40 años, se ha consolidado como un importante polo de atracción de inversiones y actividades económicas con grandes corporaciones, industrias y servicios que se han establecido en la ciudad, generando empleo y riqueza. Sin embargo, este crecimiento también ha acentuado las **desigualdades sociales y económicas**, a pesar del desarrollo económico, persisten importantes bolsas de pobreza y exclusión social en algunas zonas de la ciudad. El acceso a servicios básicos, vivienda digna y empleo de calidad continúa siendo un desafío para muchas personas (Sánchez & Sosa, 2014). Para estos autores el futuro de la ciudad de México pasa por la resolución de la problemática económica y social, hacer valer los principios de la planeación económica y urbana privilegiando el interés colectivo por sobre el individual, que permita ampliar los beneficios para toda la población, respetando las necesidades de los habitantes e incorporándolos a los procesos de planeación de la ciudad.

Como se puede apreciar, en las últimas décadas, la ciudad ha experimentado un rápido crecimiento económico e inmobiliario impulsado en gran parte por el sector privado. La llegada de grandes corporaciones e inversiones privadas ha posicionado a la ciudad como un importante centro de negocios y producción, atrayendo nuevas empresas e industrias. El mercado inmobiliario privado ha desempeñado un rol clave en la expansión urbana. Los desarrolladores han promovido la construcción de amplias zonas residenciales y comerciales en las afueras de la ciudad. Asimismo, han liderado importantes proyectos de renovación del centro histórico para adaptar edificios antiguos a nuevos usos.

La inversión privada también se ha canalizado a grandes obras de infraestructura. A través de asociaciones público-privadas, empresas han financiado la mejora de las vías de comunicación y el desarrollo de sistemas de transporte masivo que favorecen la movilidad urbana. Sin embargo, este modelo de crecimiento centrado en lo económico ha traído consigo desafíos sociales para esta gran urbe. Por un lado, la especulación inmobiliaria ha disparado los precios del suelo y la vivienda. Esto dificulta el acceso a una casa digna para los sectores de menores ingresos. Por otro lado, la segregación espacial se ha profundizado con el surgimiento de nuevas áreas residenciales apartadas de la ciudad consolidada.

Sao Pablo, Brasil.



Fig. 3.3. Sao Pablo, Brasil. Fuente: <https://www.pexels.com/> libre de derechos.

La ciudad de Sao Paulo constituye un claro ejemplo de cómo las metrópolis latinoamericanas han evolucionado bajo distintos patrones de acumulación capitalista, primero con fuerte intervención estatal e industrialización y desde la década de 1980 bajo la lógica neoliberal (Cobos, 2014). En su etapa inicial de expansión, aproximadamente entre 1930 y 1980, São Paulo fue epicentro de la industrialización brasileña. La política de sustitución de importaciones y la llegada constante de migrantes tanto de otros estados como del extranjero, impulsaron un crecimiento poblacional acelerado. El Estado invirtió en infraestructura y vivienda, lo que favoreció la consolidación de polos industriales y la creación de barrios populares alrededor de fábricas y centros de trabajo.

Con el tiempo, la ciudad vio emerger importantes asentamientos informales (favelas) y fraccionamientos irregulares en la periferia. Esto reflejaba la segregación socio-espacial: los sectores más pobres se ubicaban donde el suelo era más económico o estaba menos regulado, mientras las zonas centrales se reservaban para clases medias y altas. La intervención estatal, aunque relevante, no logró contener del todo la expansión desordenada ni las desigualdades.

A inicios de los años 80, la crisis económica dio paso a políticas neoliberales que modificaron el rol del Estado y promovieron la desindustrialización relativa y la terciarización de la economía local. Grandes industrias se reubicaron fuera de la metrópoli, y el sector servicios, especialmente el financiero e inmobiliario, tomó la delantera. El encarecimiento del suelo urbano y el desarrollo de megaproyectos hicieron que la vivienda popular se desplazara aún más lejos, reforzando la segregación. Paralelamente, crecieron la informalidad laboral y la inseguridad, factores que alimentaron una fragmentación todavía más visible de la ciudad.

En este periodo, Sao Paulo también se convirtió en un escenario donde los gobiernos locales cedieron mayor espacio al mercado. La privatización de servicios, la construcción de vías rápidas y el desarrollo de conjuntos cerrados para clases altas coincidieron con la persistencia de las favelas y la falta de integración en el transporte público. No obstante, surgieron movimientos sociales que reclaman el derecho a la ciudad, la regulación del uso del suelo y la participación ciudadana. Así, la trayectoria de Sao Paulo ilustra cómo el patrón neoliberal profundiza el dualismo entre sectores sociales, configurando una urbe donde la especulación inmobiliaria y las desigualdades van de la mano, a la vez que se mantiene viva la lucha por una ciudad más equitativa.

Esta ciudad ha experimentado una transformación urbana muy importante en Latinoamérica pasando de ser una ciudad industrial a una economía basada en el sector de servicios y las industrias creativas. Además, Sao Paulo ha llevado a cabo una serie de proyectos de renovación urbana, como la creación de nuevos parques y espacios públicos, la renovación de edificios antiguos y la construcción de nuevas infraestructuras de transporte. El proceso de metropolización de Sao Paulo en los últimos 30 años ha estado caracterizado por una expansión urbana cada vez más dispersa y segmentada espacialmente. Este patrón de urbanización se ha atribuido a la influencia de las constructoras privadas, las cuales han enfocado su desarrollo en la periferia metropolitana siguiendo una lógica comercial que fomenta la fragmentación espacial. Este proceso se ha caracterizado por el **crecimiento de la población** de la ciudad, la expansión de su área urbana y el desarrollo de su infraestructura, hay que considerar que actualmente, Sao Paulo es la ciudad más grande de Sud América con una población aproximada de 11.9 millones de habitantes al 2020 (IBGE, 2022).

Además de los desafíos asociados con la metropolización en São Paulo, la expansión de las áreas urbanas ha llevado a la **fragmentación espacial**. Las empresas inmobiliarias privadas han ubicado nuevas urbanizaciones en lugares aislados de la periferia metropolitana con ánimo de lucro, contribuyendo a la fragmentación y segregación espacial (Bógus & Pasternak, 2019), esta situación se ha traducido en un aumento de la **demanda de suelo**, que supera el crecimiento demográfico, muchos nuevos residentes en las áreas periféricas tienen que viajar largas distancias para acceder a oportunidades de trabajo en las áreas centrales, lo que ejerce presión sobre los sistemas de transporte y aumenta los tiempos de viaje (Pena & Santana, 2020).

Uno de los cambios más significativos en el proceso de metropolización de la ciudad ha sido la ampliación de su **red de transporte público**. La ciudad cuenta con un sistema de transporte público que se ha ido creando a partir de las crisis en el transporte que ha tenido la ciudad en el tiempo y que ha obligado a los gobiernos locales a la inversión permanente (Rolnik & Klintowitz, 2011). Un problema social asociado también a la congestión vial que Sao Paulo ha enfrentado son desafíos relacionados con la seguridad vial, con un elevado número de muertos y heridos por accidentes de tráfico. La ciudad ha puesto en marcha medidas para reducir las emisiones y mejorar la seguridad vial, como el uso de autobuses eléctricos y la ampliación de ciclovías (Rosa, 2006).

La ciudad de Sao Paulo ha llevado a un desarrollo económico desigual entre los municipios más ricos y más pobres, una planificación insuficiente de los servicios públicos y la infraestructura han contribuido a la **segregación socio espacial**. La distribución desigual de oportunidades y recursos económicos contribuye a las disparidades sociales y económicas dentro de la región metropolitana. Este problema es particularmente pronunciado en el contexto de las favelas o barrios marginales, donde vive alrededor del 20% de los brasileños y, a menudo, carecen de infraestructura y servicios básicos (Villaca, 2011). Por esta razón la **seguridad** sigue siendo un desafío importante en las favelas, con altos niveles de delincuencia y corrupción dentro de la fuerza policial. La presencia de actividades criminales, violencia y corrupción socava los esfuerzos por mejorar las condiciones de vida y garantizar la seguridad de los residentes en estas áreas (Nascimento, 2019)

Un desafío importante que enfrenta la ciudad de Sao Paulo, son sin lugar a dudas los **problemas ambientales**. Algunos de los principales problemas incluyen la contaminación del aire debido al tráfico vehicular y la industria, la deforestación y la pérdida de hábitats naturales y la contaminación del agua debido a la falta de tratamiento de aguas residuales. Además, la ciudad también enfrenta desafíos en la gestión de residuos sólidos y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y los problemas asociados a la mala regulación de las políticas ambientales de la región (Martins, Silva, & De Figueiredo, 2022).

Otro aspecto importante del proceso de metropolización de São Paulo ha sido el desarrollo de su **escena artística y cultural**. La ciudad se ha convertido en un centro de arte contemporáneo, con un número creciente de artistas y galerías emergentes. La ciudad mantiene lazos internacionales que influyen directamente en el reconocimiento de los artistas emergentes y el desarrollo del sector artístico local en su conjunto. Un lugar significativo ha tenido las bienales, las cuales han concitado mucho interés en la participación (Oliveira, 2001), (Conduru, 2022).

A partir de las investigaciones antes expuestas se puede apreciar que, a lo largo de las últimas décadas, Sao Paulo ha experimentado un vertiginoso crecimiento como consecuencia de la inversión privada en el sector inmobiliario y de la construcción. Las empresas privadas han impulsado la expansión física de la ciudad de forma acelerada y dispersa, principalmente por medio del desarrollo de nuevos complejos residenciales y comerciales en la periferia metropolitana. Esta dinámica de crecimiento, guiada por el objetivo de lucro de las constructoras, ha generado una fragmentación creciente del espacio urbano. Asimismo, ha conducido a una segregación socioeconómica al no proveer infraestructura y servicios básicos de forma equitativa entre los diferentes municipios. Los precios inflados de la vivienda en ciertas zonas han marginado a los sectores de menores ingresos.

El rápido aumento demográfico producto en parte de la inversión inmobiliaria, ha ejercido mucha presión sobre los sistemas de transporte de la ciudad. Ello ha forzado fuertes inversiones del Estado para ampliar la red pública y mejorar la movilidad en una urbe cada vez más dispersa. Aunque la inversión privada

incentivó el desarrollo económico y el crecimiento de Sao Paulo, sus efectos negativos sobre la desigualdad socioespacial y la fragmentación del territorio son claros si no existe la debida planificación y regulación por parte del Estado. Los grandes desafíos que esto conlleva para el futuro de esta gran ciudad hacen necesario un modelo de crecimiento más armónico en beneficio de la metrópolis y sus habitantes.

Buenos Aires, Argentina.



Fig. 3.4 Buenos Aires, Argentina. Fuente: <https://www.pexels.com/> libre de derechos.

En América Latina, y especialmente en la Ciudad de Buenos Aires, el crecimiento urbano ha sido rápido y complejo en términos sociales y espaciales (Prévôt Schapira, 2002). Desde sus inicios, la ciudad creció gracias a su puerto, lo que atrajo mucha gente y actividad económica. Sin embargo, este crecimiento no fue igual para todos (Di Virgilio, Najman y Brikman, 2019).

Durante el siglo XX, Buenos Aires se expandió hacia las afueras, donde se desarrollaron zonas industriales y viviendas para trabajadores. Pero en los años 90, con la llegada de políticas neoliberales y la apertura económica, la ciudad cambió. La privatización de servicios y el boom inmobiliario aumentaron la desigualdad entre zonas ricas y pobres (Carut, 2014).

Por un lado, áreas como Puerto Madero se transformaron en símbolos de modernidad y globalización. Por otro, muchas zonas quedaron olvidadas, manteniendo actividades tradicionales pero sin acceso a grandes inversiones (Carut, 2014), creando una ciudad fragmentada, por el norte se llenó de barrios cerrados y centros comerciales para gente con más recursos, mientras que el sur concentró pobreza y falta de servicios básicos (Prévôt Schapira, 2002; Di Virgilio et al., 2019). Algunas zonas de las afueras de la ciudad se renovaron gracias a la especulación inmobiliaria, pero otras mantuvieron su carácter

industrial, aunque muchas veces en declive. Estas diferencias, junto con políticas que reubicaron a sectores populares, explican la diversidad actual del área metropolitana de Buenos Aires (Di Virgilio et al., 2019).

Este fenómeno no es único de Buenos Aires. Otras grandes ciudades de América Latina también enfrentan urbanización acelerada, pobreza y desigualdad. Estudiar Buenos Aires ayuda a entender cómo la economía, las políticas estatales y la sociedad moldean el territorio (Prévôt Schapira, 2002).

Respecto del proceso de metropolización en Buenos Aires en los últimos 40 años se ha caracterizado por un crecimiento acelerado de la ciudad y su área metropolitana. Esto ha llevado a una mayor concentración de población, actividades económicas y servicios en la ciudad central, mientras que las áreas periféricas han experimentado una urbanización desordenada y una falta de infraestructura adecuada. Además, la ciudad ha vivido procesos de recualificación urbana marcados por una creciente segregación socio-espacial, con la formación de barrios exclusivos y guetos urbanos (Lacarrieu, Girola, Thomasz, Yacovino, & Lekerman, 2011).

La ciudad y su área metropolitana en los últimos 40 años ha tenido un **crecimiento acelerado y desigual**, con una mayor concentración de población, actividades económicas y servicios en el centro de ciudad, mientras que las áreas periféricas han experimentado una urbanización desordenada y una falta de infraestructura adecuada. En la última década se ha observado una concentración del alquiler en zonas que son restringidas para la población local generando un impacto directo en el acceso a la vivienda para los sectores medios (Rongvaux, 2022).

Otra importante característica del proceso de metropolización de la ciudad de Buenos Aires es su **modelo urbano centrado en el sector servicios**, lo que ha llevado a una mayor concentración de actividades económicas relacionadas con el sector terciario en la ciudad central (Arteaga, 1994). Los servicios a partir de fines de los años ochenta, son producidos en general con mejor eficiencia y calidad, se pueden observar avances en la energía eléctrica, telefonía, trenes y los usuarios reciben mejores servicios (Pírez, 1999). Otro aspecto particular es también la **expansión de la periferia urbana**, la cual ha experimentado una expansión significativa debido a la urbanización desordenada y la falta de planificación adecuada. La ciudad de Buenos Aires está constituida por un sistema complejo y altamente relacionado con su periferia, porque depende de ella para proveerse de distintos tipos de energías. *“El periurbano puede considerarse como una frontera asimétrica, en la que la ciudad domina al campo y no a la inversa o considerar una atenuación recíproca entre los procesos urbanos y rurales”* (Feito, 2018).

La periferia de Buenos Aires ha pasado de ser una zona de exclusión social y económica a convertirse en un espacio de oportunidades y diversidad. Sin embargo, también esta transformación ha sido desigual y aún existen desafíos importantes en términos de acceso a servicios básicos y calidad de vida para los habitantes de la periferia que no ha llegado a todas las áreas por igual (Gorelik,

2013), según el autor, la periferia ha sido un espacio de oportunidades y diversidad, donde se han desarrollado nuevas actividades económicas y culturales. Además, la periferia ha sido un lugar de refugio para aquellos que no podían permitirse vivir en el centro de la ciudad debido a los altos precios de la vivienda, esto ha llevado a una mayor diversidad social y cultural en la periferia, lo que ha influido en la transformación de la ciudad. Por otro lado, la periferia también ha sido un lugar de exclusión social y económica, donde se han concentrado los problemas de pobreza, desempleo y falta de servicios básicos. En general, la periferia ha sido un espacio de cambio y contradicciones, que ha influido en la transformación de Buenos Aires de una ciudad expansiva a una ciudad archipiélago. Estos problemas han marcado un proceso de metropolización y **segregación socio-espacial**, con la formación de barrios exclusivos y guetos urbanos, llevando a una polarización social y económica en la ciudad y su área metropolitana, esta segregación residencial en Buenos Aires se intensificó durante la década de 1990, en parte debido a la liberalización económica y la privatización de los servicios públicos (Groisman & Suárez, 2006). Esta segregación es una problemática relacionada con factores como la distribución desigual de los recursos y servicios públicos, la especulación inmobiliaria, la falta de políticas públicas que promuevan la integración social y la discriminación socioeconómica (Linares, 2013). El aumento de flujos y habitantes hacia la periferia de la ciudad de Buenos Aires producto de su proceso de metropolización, ha tenido un impacto significativo en el **transporte y la contaminación**. Con el aumento de la población y la concentración de actividades económicas en la ciudad central, se ha producido un mayor volumen de tráfico vehicular, lo que ha llevado a una congestión del tráfico y un aumento de la contaminación atmosférica. Además, la falta de planificación adecuada del transporte público ha llevado a una mayor dependencia del automóvil privado y una reducción de la calidad del aire en la ciudad. A medida que la población crece en las áreas periféricas, hay una mayor demanda de transporte público y privado para desplazarse hacia y desde el centro de la ciudad, lo que puede contribuir a la congestión vehicular y la falta de accesibilidad, si a lo anterior le sumamos una planificación urbana que no ha sido adecuada para satisfacer las necesidades de transporte de la población en crecimiento en las áreas periféricas se generan los problemas que persisten en la ciudad de Buenos Aires (Roca, 2005).

Gutiérrez (2000) indica que la producción del transporte público en Buenos Aires ha sido influenciada por la estructura urbana y la economía de la ciudad. Las políticas públicas han tenido un impacto significativo en la producción del transporte público, y se requiere una mayor coordinación entre los diferentes niveles de gobierno para mejorar el servicio, siendo este esencial para el desarrollo urbano sostenible y debe ser considerado como un servicio público esencial, según la autora se necesitan soluciones innovadoras para mejorar la producción del transporte público en Buenos Aires, incluyendo la implementación de tecnologías avanzadas y la mejora de la infraestructura. A su mismo Belogi & Mera (2022), hacen mención que uno de los principales problemas en el Gran Buenos Aires es la falta de accesibilidad a los servicios urbanos debido a la distribución espacial de la población y la infraestructura de transporte

inadecuada. Esto puede resultar en desigualdades en el acceso a oportunidades y servicios, así como en la calidad de vida de los habitantes. El estudio de los autores destaca la necesidad de políticas públicas que aborden estos problemas para mejorar la accesibilidad y la calidad de vida en la región.

Uno de los problemas que se han detectado a lo largo del tiempo es también la **contaminación ambiental de la ciudad**. En Buenos Aires, uno de los principales problemas detectados es la basura y con ella la falta de infraestructura adecuada para su gestión. Esto ha llevado a la acumulación de residuos en las calles y la proliferación de basurales a cielo abierto.

” El volumen de basura está determinado por diferentes causas, pero principalmente por la actividad económica. La producción per cápita de los residuos domiciliarios varía según los niveles socioeconómicos. Aumenta en las zonas centrales y residencial – comercial, zonas que corresponden a niveles socio económicos alto, medio alto, y medio. El incremento de basura coincide con el crecimiento del consumo y la reducción se relaciona con los problemas económicos” (Buenos Aires Ciudad, 2022).

Además, se ha observado una falta de conciencia y educación ambiental por parte de la población, lo que ha contribuido a la generación descontrolada de residuos y a la falta de separación adecuada, los estudios del Gobierno de la ciudad de Buenos Aires concluyen que si bien se han implementado políticas públicas para abordar el problema de los residuos sólidos urbanos como la creación de la Agencia de Protección Ambiental y la implementación del Plan Integral de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos como medidas importantes en este sentido, sin embargo, aun existen desafíos y obstáculos en la implementación de estas políticas, como la falta de infraestructura adecuada y la falta de conciencia ciudadana. Además, destacan la resistencia de los actores involucrados en el sector de residuos.

Por otra parte, Lissin, Zellner, & Theinhardt (2012), realizaron un estudio el cual se centra en el análisis de los índices de contaminación del aire en la Ciudad de Buenos Aires. El objetivo principal del estudio fue evaluar la calidad del aire en la ciudad y determinar los principales contaminantes presentes.

Para llevar a cabo el análisis, los investigadores recopilaron datos de diferentes estaciones de monitoreo de calidad del aire en la Ciudad de Buenos Aires. Estas estaciones midieron la concentración de diferentes contaminantes atmosféricos, como dióxido de azufre, monóxido de carbono, partículas en suspensión y ozono.

Los resultados del estudio mostraron que la calidad del aire en la Ciudad de Buenos Aires se ve afectada principalmente por la emisión de gases provenientes del tráfico vehicular y la actividad industrial. Los niveles de dióxido de azufre y monóxido de carbono fueron especialmente altos en las zonas con mayor densidad de tráfico. Además, encontraron una correlación entre los niveles de contaminantes atmosféricos y la salud de la población. Los contaminantes del aire están relacionados con enfermedades respiratorias y cardiovasculares, lo que resalta la importancia de mejorar la calidad del aire en

la ciudad. Los investigadores concluyeron que es necesario implementar medidas para reducir la emisión de contaminantes y mejorar la calidad del aire en la Ciudad de Buenos Aires. Estas medidas podrían incluir la promoción del transporte público, la implementación de tecnologías más limpias en la industria y la concientización sobre los efectos negativos de la contaminación del aire en la salud humana.

A lo largo de las últimas décadas, el capital privado ha adquirido un rol preponderante en las dinámicas de planificación y desarrollo urbanístico de la ciudad de Buenos Aires. Su influencia se ha manifestado en diversos ámbitos que han contribuido a modelar la actual fisonomía y problemáticas de la urbe metropolitana. Uno de los aspectos más influyentes ha sido la promoción de procesos de recualificación y renovación urbana en el casco histórico de la ciudad. Grandes empresas inmobiliarias impulsaron la rehabilitación de antiguas fábricas y terrenos para construir nuevos desarrollos de oficinas, edificios residenciales, centros comerciales y locales de servicios orientados a las clases altas. Esto dinamizó la economía, pero también profundizó las desigualdades socioespaciales a través de la gentrificación y la segregación. Asimismo, el capital privado lideró la expansión de la ciudad hacia nuevos barrios exclusivos mediante la masiva construcción y venta de unidades habitacionales de alto segregado. Esto promovió la fragmentación territorial y la descentralización de las actividades más pudientes, alejadas así de los sectores más vulnerables.

Por otro lado, en la periferia, los loteadores inmobiliarios impulsaron un crecimiento desordenado a través de barrios cerrados, aprovechando las deficiencias de la planificación del estado. Esto se tradujo en un desarrollo anárquico carente de servicios.

Otra influencia del capital privado importante ha sido la promoción del modelo de ciudad basado en los servicios terciarios, consolidando la centralización de corporaciones y actividades financieras en el microcentro porteño.

Estas dinámicas, sumadas a la presión especulativa sobre los precios de alquileres y venta de tierras, impactaron negativamente en el acceso a la vivienda de amplios sectores medios y populares de la gran ciudad.

En síntesis, el capital privado ha primado por sobre el rol regulador del Estado, determinando los usos del suelo y la morfología de una Buenos Aires cada vez más segregada e inequitativa.

Bogotá, Colombia.



Fig. 3.5 Bogotá, Colombia. Fuente: <https://www.pexels.com/> libre de derechos.

Desde mediados del siglo XX, Bogotá ha vivido un rápido crecimiento urbano que ha extendido su área metropolitana y fortalecido sus vínculos con los municipios cercanos. Al principio, esta expansión se debió a la necesidad de encontrar terrenos más baratos para viviendas y actividades productivas en las afueras de la ciudad (Camargo, 2023). Este proceso no solo ha cambiado la dinámica interna de Bogotá, sino que también ha convertido a la región metropolitana en el principal imán de población en Colombia (Alfonso, 2023). Uno de los efectos más notables de esta expansión ha sido la transformación de las áreas rurales cercanas a Bogotá. Las familias campesinas, que antes vivían de la agricultura, han tenido que adaptarse a la llegada de industrias, el aumento del precio de la tierra y la presión de la urbanización (Otálora, 2016). Las veredas, antes dedicadas al campo, han ido adoptando un carácter más urbano, lo que ha afectado no solo la economía local, sino también la identidad cultural de sus habitantes.

El crecimiento de Bogotá también se ha alimentado de la movilidad de sus habitantes. Muchas familias se han mudado a municipios vecinos en busca de viviendas más económicas, tanto formales como informales. Al mismo tiempo, personas de otras regiones del país han llegado a estas zonas (Camargo, 2023). Esto ha llevado a un crecimiento urbano desordenado, con asentamientos informales que aparecen no solo en las afueras de la ciudad, sino también en áreas más alejadas. Este fenómeno ha creado una región metropolitana fragmentada, donde algunos municipios acogen principalmente a familias de bajos ingresos, mientras que otros atraen a hogares de clase media y alta (Camargo, 2023; Alonso & Quijano, 2023).

La expansión de Bogotá ha profundizado la desigualdad no solo dentro de la ciudad, sino también en toda la región. Algunos municipios tienen altos niveles de pobreza, informalidad laboral y viviendas precarias, mientras que otros

concentran población con mayores recursos y mejor infraestructura (Alonso & Quijano, 2023). Aunque Bogotá ha logrado reducir los asentamientos informales dentro de sus límites, municipios cercanos como Soacha, Mosquera o Zipaquirá han visto un aumento de este tipo de ocupaciones. Este patrón refleja una distribución desigual de recursos y oportunidades, creando "zonas de expulsión" y "zonas de recepción" (Camargo, 2023).

Aunque Bogotá ya no crece tan rápido en términos de población, su área metropolitana sigue siendo el principal centro de atracción en el país (Alfonso, 2023). Sin embargo, este crecimiento trae consigo grandes retos, como la falta de coordinación en la provisión de servicios públicos y la necesidad de una gestión metropolitana que aborde problemas como la movilidad, la vivienda y el medio ambiente. Si no se toman medidas, la expansión urbana podría aumentar aún más la desigualdad y la fragmentación cultural en las zonas periurbanas (Otálora, 2016; Camargo, 2023).

Para entender el comienzo del proceso de metropolización en Bogotá, es importante analizar su crecimiento poblacional, así como los factores que contribuyeron a este proceso. Según Alfonso (2018), la población de Bogotá ha superado con creces la media de crecimiento urbano en comparación con otras ciudades del país. Entre 2005 y 2018, muchos municipios se involucraron en el proceso de metropolización con Bogotá y representaron el 49.4% del crecimiento de la población. Esto indica que, durante ese período, Bogotá atrajo a una gran cantidad de personas de los municipios circundantes, lo que contribuyó al proceso de metropolización. Sin embargo, el proceso de metropolización en Bogotá se remonta al siglo XIX, cuando la ciudad experimentó un fuerte crecimiento demográfico impulsado por la economía del café. Este crecimiento se vio favorecido por la construcción de infraestructuras de transporte que conectaban a Bogotá con otras regiones del país.

El proceso de metropolización en Bogotá ha experimentado varias etapas clave y cambios significativos a lo largo del tiempo. Una de las etapas iniciales del proceso de metropolización es la conurbación o aproximación física progresiva de la ciudad principal de Bogotá con uno o varios centros vecinos. Esta etapa implica un **crecimiento urbano y un aumento de la población**.

Gouëset (1998), analiza el proceso de concentración urbana en Bogotá durante el siglo XX, destacando el proceso de concentración urbana en Bogotá en comparación con otras ciudades latinoamericanas. Mientras que en muchas ciudades de la región la industrialización fue el motor principal del crecimiento urbano, en Bogotá, según el autor, se dio un proceso de concentración urbana basado en la administración pública y los servicios. Gouëset argumenta que el crecimiento urbano en Bogotá estuvo impulsado por la creación de instituciones estatales y la centralización del poder político y administrativo en la ciudad. A medida que el gobierno central se expandía, se generó una demanda creciente de servicios y empleos en Bogotá, lo que atrajo a población de otras regiones del país. La ciudad se convirtió en un polo de atracción para personas de zonas rurales que buscaban mejores oportunidades económicas y acceso a servicios

públicos. Esta **migración interna** contribuyó a la expansión de la ciudad y a la formación de barrios marginales, la ciudad experimentó un proceso de expansión desordenada, con la creación de numerosos barrios informales y una falta de infraestructura adecuada. Sin embargo, también señala que la planificación urbana tuvo un papel importante en la creación de nuevos barrios y la mejora de la calidad de vida en algunas áreas de la ciudad.

Romero (2011), utiliza diferentes fuentes de datos, como información censal y registros comerciales, para analizar los cambios en la estructura urbana de Bogotá, examina aspectos como el crecimiento de la población, los cambios en la distribución espacial de las actividades económicas y el impacto en la infraestructura urbana. Los resultados de su estudio muestran que la liberalización del comercio ha tenido un impacto significativo en la estructura urbana de Bogotá, en su análisis observa un crecimiento acelerado de la población en áreas cercanas a los centros comerciales y una concentración de actividades comerciales en el centro histórico, concluye que la liberalización del comercio ha contribuido a la transformación urbana de Bogotá, generando cambios en la distribución espacial de las actividades económicas y en la infraestructura urbana. Sin embargo, también señala que estos cambios han generado desafíos en términos de congestión vial, deterioro del espacio público y desplazamiento de población vulnerable.

Otro factor importante fue **el crecimiento económico** experimentado por la ciudad, lo cual generó una mayor demanda de empleo y atrajo a más personas a la ciudad y sus alrededores.

Bogotá, la capital de Colombia, ha experimentado un crecimiento económico significativo en las últimas décadas. Partiendo en los años noventa, la ciudad se encontraba en una situación económica difícil debido a la crisis financiera del país. Sin embargo, a partir de la década de 2000, la economía de Bogotá comenzó a recuperarse y a crecer a un ritmo acelerado. El PIB de la ciudad ha crecido a una tasa promedio del 3,7% anual en las últimas dos décadas. Esto se debe en gran parte a la diversificación de la economía de Bogotá, que ha pasado de ser una economía basada en la producción agrícola a una economía más orientada a los servicios (Galvis A. & Meisel R., 2000). Uno de los factores más importantes ha sido la inversión extranjera, la ciudad ha atraído una gran cantidad de inversión extranjera directa en los últimos años, lo que ha ayudado a impulsar el crecimiento económico. La mejora en la infraestructura de la ciudad en los últimos años, en la cual se han llevado a cabo importantes proyectos de infraestructura en la ciudad, como la construcción del sistema de transporte masivo TransMilenio y la modernización del aeropuerto internacional El Dorado. Estos proyectos han mejorado la conectividad de la ciudad y han hecho que sea más atractiva para los negocios. Además, la ciudad ha implementado políticas económicas favorables al sector empresarial, como la reducción de impuestos y la simplificación de los trámites para la creación de empresas. Esto ha hecho que sea más fácil para las empresas establecerse en la ciudad y ha fomentado la creación de empleo (Marrugo A., 2013).

Una de las principales conclusiones de esta autora en su estudio sobre el crecimiento económico de Bogotá entre los años 2000 a 2010, es que *“el desarrollo no puede medirse solo como el aumento del PIB de un periodo de tiempo a otro; este es necesario relacionarlo con el conjunto de variables macroeconómicas y con la forma como repercuten estas e influyen en la satisfacción de las necesidades fundamentales, en el nivel de educación, el acceso al servicio de salud y al mercado laboral que, finalmente, son las que generan bienestar a la sociedad”*.

Tal como lo indica también la autora, si bien el crecimiento económico innegable que ha tenido la ciudad puede ser un medio para lograr el desarrollo humano, en su investigación deja claro que el crecimiento del PIB no se reflejó en el bienestar de la población, pues se evidencia **desigualdad persistente** constituyéndose en un problema latente que se debe resolver.

En relación a las **infraestructuras de transporte** que impulsaron la metropolización en Bogotá, se puede mencionar la mejora en las infraestructuras del transporte vial y ferroviario como uno de los factores clave. Se destaca la necesidad de un sistema de transporte público regional acorde al proceso de metropolización y se menciona el proyecto del Metro de Bogotá como uno de los mayores proyectos de infraestructura de transporte en la historia de Colombia (Chaparro, 2002). Una de las principales conclusiones del estudio de Chaparro es que el sistema de transporte masivo Transmilenio en Bogotá ha tenido un impacto socioeconómico positivo en la ciudad, el sistema ha mejorado la accesibilidad y conectividad en la ciudad, reduciendo los tiempos de viaje y aumentando la movilidad de los usuarios, generando empleos directos e indirectos, contribuyendo al desarrollo económico de la ciudad, por otra parte ha mejorado la calidad del aire al reducir las emisiones de gases contaminantes, mejorando también la seguridad en el transporte público al reduciendo los índices de delincuencia en las estaciones y buses.

En cuanto a las infraestructuras de transporte en Bogotá, en un estudio más reciente Porcel (2018), manifiesta la importancia de la planificación estratégica del un sistema de transporte público y la necesidad de inversión en infraestructura que son esenciales para mejorar la calidad del servicio y reducir los tiempos de viaje. De la misma manera señala la importancia de la colaboración público-privada para el éxito del sistema.

Respecto de los **problemas ambientales** que se han producido durante el proceso de metropolización de la ciudad, se puede mencionar las investigaciones de Pacheco (2009), el cual realizó un estudio piloto en el cual se identificaron las siguientes fuentes de ruido como las principales contribuyentes a la **contaminación auditiva** en la ciudad: El tráfico vehicular, especialmente en las horas de mayor tránsito. Las actividades de construcción y demolición. El transporte público, como los buses y los sistemas de transporte masivo. Los establecimientos comerciales y de entretenimiento, como bares, discotecas y restaurantes.

En otra arista Artuz, Martínez, & Morales (2011), investigan sobre la contaminación generada por la **industria de la curtiembre**. La falta de capacitación en el uso de los recursos e insumos utilizados en los procesos productivos es la causa principal de esta contaminación identificada por los autores. Las empresas de curtiembres arrojan grandes cantidades de agua residual con tratamientos insuficientes al río Bogotá, lo que representa un grave problema ambiental.

La **basura** es otro foco de contaminación en esta metrópolis colombiana, así lo manifiesta Castro & Montenegro (2010). El inconveniente que identifica el estudio es la problemática de las basuras en la ciudad de Bogotá, lo que implica la generación de grandes cantidades de residuos sólidos que no son adecuadamente tratados y que causan contaminación ambiental. El estudio propone la creación de una empresa de reciclaje como solución a este problema.

Más recientemente Becerra, Narváez, Berrio, & Luna (2020), se refieren a la **contaminación del aire** en Bogotá, en particular a la presencia de partículas PM10 y PM2.5, que son emitidas por fuentes móviles, como vehículos. Los autores señalan que las personas que caminan cerca de las vías donde circulan estos vehículos están expuestas a niveles peligrosos de contaminantes del aire, lo que puede causar enfermedades respiratorias, neurológicas o incluso cáncer.

Sin duda la participación del capital privado ha sido fundamental en el proceso de expansión y consolidación de Bogotá como una gran metrópoli en el país. Si bien factores económicos, sociales e institucionales impulsados por el Estado colombiano incidieron en el desarrollo inicial de la ciudad, la iniciativa empresarial del sector privado ha jugado un rol protagónico en su evolución más reciente.

Uno de los principales motores ha sido la inversión extranjera directa. Desde la década de 1990, pero en particular a fines del siglo XX y lo que va del XXI, Bogotá se ha posicionado como destino de grandes capitales extranjeros, especialmente en los sectores de construcción, servicios financieros, tecnologías de la información y telecomunicaciones. Esto se ha traducido en un fuerte crecimiento económico sostenido, creación de empleos y dinamización de importantes cadenas productivas.

El sector constructor privado, por su parte, ha desempeñado un rol clave en la expansión física de la ciudad. Grandes proyectos inmobiliarios residenciales y comerciales de parte de empresas nacionales y transnacionales han permitido poco a poco extender el tejido urbano hacia los municipios aledaños, facilitando la integración poblacional y funcional de nuevas zonas.

Otros pilares han sido las empresas de infraestructura de transporte. Al consorcio Transmilenio lo conforman capitales privados nacionales e internacionales. También es de resaltar el establecimiento de parques logísticos, zonas francas y centrales de abastos bajo la iniciativa privada, que dinamizan el comercio y fortalecen los encadenamientos productivos en el territorio metropolitano de Bogotá.

En definitiva, la participación sinérgica entre capital público y privado se constituye como elemento clave del proceso de metropolización que ha posicionado a Bogotá entre las principales urbes de Latinoamérica con el apoyo cierto de la influencia del capital privado en su proceso de transformación urbana.

Santiago de Chile.



Fig. 3.6 Santiago de Chile. Fuente: <https://www.pexels.com/> libre de derechos.

Durante los últimos 40 años, la ciudad de Santiago de Chile ha experimentado un proceso de metropolización acelerado. Este fenómeno ha sido impulsado por diversos factores que han contribuido al crecimiento y desarrollo de la ciudad.

La política ha sido un factor clave en el proceso de metropolización de Santiago de Chile. En particular, la descentralización política y administrativa ha permitido que las comunas periféricas de la ciudad se integren más estrechamente con el centro de la ciudad, lo que ha llevado a una mayor integración económica y social.

De Mattos C. A. (1996), analiza los cambios territoriales ocurridos en Chile desde mediados de los años 70 como consecuencia de la implementación de una nueva estrategia macroeconómica de política de **liberalización económica**. Esta estrategia según el autor, modificó drásticamente los criterios básicos que habían guiado previamente las políticas en Chile. Por otro lado, Rodríguez & Rodríguez (2013), señalan que las políticas neoliberales implementadas en Santiago de Chile han incluido la **privatización de servicios públicos, la liberalización del mercado y la reducción del gasto público** en áreas como la educación y la salud. Estas políticas han sido criticadas por algunos por su impacto negativo en la calidad de vida de los ciudadanos y por su enfoque en el beneficio económico en lugar del bienestar social. La privatización de servicios públicos en Santiago ha tenido un impacto significativo en la ciudad. Por un lado, ha habido una mejora en la calidad de algunos servicios, como el suministro de

agua potable y la gestión de residuos sólidos. Sin embargo, también ha habido una serie de consecuencias negativas, como el aumento de las tarifas y la exclusión de aquellos que no pueden pagar por estos servicios. Además, la privatización ha llevado a una mayor fragmentación del espacio urbano y a la creación de enclaves exclusivos para aquellos que pueden pagar por servicios de alta calidad. En el ámbito social, según los autores, estas políticas han llevado a la precarización del trabajo, con la implementación de contratos temporales y salarios bajos, lo que ha generado una mayor inestabilidad laboral y dificultades para acceder a viviendas dignas. También se ha producido una mayor segregación urbana, con la creación de barrios exclusivos y la expulsión de los sectores más pobres a las periferias de la ciudad.

Respecto de la política de **desarrollo urbano**, esta ha desempeñado un papel importante en la metropolización de Santiago de Chile. La construcción de nuevas infraestructuras, como carreteras y sistemas de transporte público, ha mejorado la conectividad de la ciudad y ha permitido que las personas se desplacen más fácilmente entre las distintas comunas.

López M., Klett, & Corvalán (2012), investigan sobre cómo el urbanismo proempresarial, es fundamental para la producción neoliberal del espacio urbano. Las operaciones municipales asociadas, son propias de lo que se conoce como urbanismo proempresarial o la regulación ad hoc del uso e intensidad de la explotación del suelo, con generación de alianzas público-privadas. La investigación de los autores se enfoca específicamente en el caso de Chile y cómo las políticas y planificación de la producción residencial en altura en el peri centro del Gran Santiago están orientadas a la atracción de capital para producir renovación urbana a gran escala.

Por otro lado, el **crecimiento económico** sostenido de Santiago de Chile ha sido un factor clave en su metropolización en los últimos 40 años. Este crecimiento económico ha sido impulsado por sectores como el comercio, la banca y los servicios, los cuales han contribuido significativamente a la creación de empleo y al aumento del consumo.

Shmidt Hebbel (2006), investiga sobre los factores que impulsaron el crecimiento económico de Chile entre 1991 y 2005 y concluye que por una parte las Reformas estructurales, como la liberalización comercial, la privatización de empresas estatales, la desregulación de mercados y la apertura a la inversión extranjera junto a la estabilidad macroeconómica permitieron mantener una inflación baja y estable, un déficit fiscal controlado y un tipo de cambio flexible. También señala que los recursos naturales, como el cobre y la celulosa han sido un importante motor económico para Chile y estos repercuten también en Santiago su Capital. El capital humano, la innovación y han sido también importantes para fomentar la innovación y el desarrollo tecnológico como una forma de aumentar la productividad y competitividad de la economía del país cuyo foco central se encuentran en Santiago.

La inversión extranjera ha sido otro factor importante en el crecimiento económico y la metropolización de Santiago de Chile. La ciudad ha atraído a una

gran cantidad de inversores extranjeros, especialmente en los sectores de la banca, la tecnología, la minería y la energía. Estos inversores han contribuido significativamente al aumento de la producción y al crecimiento económico de la ciudad.

Giral & Navia (2011), estudian las motivaciones detrás del aumento de la inversión extranjera directa brasileña en Chile, incluyen y señalan que la búsqueda de nuevos mercados y oportunidades de inversión, la proximidad geográfica y cultural entre Brasil y Chile, la estabilidad política y económica de Chile, que lo convierte en un destino atractivo para la inversión extranjera, la liberalización comercial y las políticas de promoción de la inversión extranjera implementadas por el gobierno chileno y la presencia de empresas brasileñas en sectores estratégicos en Chile, como el energético y el financiero, facilitan la entrada de nuevas empresas brasileñas en el mercado chileno y aseguran su estabilidad en el tiempo.

De igual manera Castillo & Flores (2012), establecen que la globalización económica ha llevado a una mayor integración de los mercados a nivel mundial, lo que ha permitido a las empresas expandirse y operar en diferentes países. Esto ha dado lugar a la apertura del comercio exterior y a un aumento en la inversión internacional. En este contexto, señalan los autores que, en el caso de Chile, la integración económica global, la cantidad de inversión extranjera directa que ya existe en el país y la influencia política y económica de las potencias extranjeras en el país de destino son algunos de los factores que han influenciado la inversión extranjera en el país y de manera similar esta inversión se hace notar en su capital Santiago.

Respecto de los factores sociales que han impulsado el proceso de metropolización de la capital de Chile se puede mencionar el caso de la **migración rural-urbana**. Muchas personas han llegado a la ciudad en busca de mejores oportunidades económicas y educativas. La mayoría de estos migrantes provienen de zonas rurales y periurbanas, lo que ha llevado a un crecimiento desordenado de la ciudad.

Coeymans (1983), en el estudio titulado "Determinantes de la migración rural-urbana en Chile según origen y destino", analiza los factores que impulsan la migración de las zonas rurales a las zonas urbanas en Chile, centrándose en el origen y destino de los migrantes y encontrando algunos factores como la pobreza en los sectores rurales, la cercanía a la ciudad y la probabilidad de mejorar su condición de pobreza que le ofrece la ciudad, las oportunidades de empleabilidad, salud y educación serían las razones que se produce este fenómeno en Chile en la década de los ochenta y en especial también en la ciudad de Santiago.

Otro factor social que ha influido en la metropolización de Santiago de Chile es el **cambio demográfico**. La ciudad ha experimentado un aumento en la población joven y una disminución en la tasa de fecundidad, lo que ha llevado a un aumento en la demanda de viviendas y servicios. Además, el envejecimiento

de la población ha generado una mayor demanda de servicios de salud y atención a largo plazo.

Ferrando (2010), en relación a los antecedentes demográficos, analiza la evolución de la población de Santiago de Chile a lo largo del tiempo, señalando que la ciudad ha cuadruplicado su superficie en los últimos 50 años y se acerca al límite de su capacidad de carga presionado por la ocupación de áreas morfológicamente inestables y hace especial mención a los conflictos que aparecen los cuales se relacionan con el aumento poblacional y los problemas que surgen a medida que la ciudad crece, como la gentrificación, la falta de viviendas, la segregación socioeconómica y los conflictos sociales asociados.

Krellenberg, Höfer, & Welz (2011), analizan la situación de Santiago de Chile en cuanto a los intensos **cambios en el uso del suelo**, especialmente en relación a la expansión acelerada de áreas residenciales. Esto ha llevado a la aparición de nuevas estructuras socioespaciales en la ciudad, donde grupos sociales de diferentes niveles se encuentran físicamente cercanos en algunos sectores, destacan también la movilización de personas de estratos socioeconómicos más altos, lo cual se refleja en las estadísticas censales. Además, observan un intenso proceso de urbanización, evidenciado por el aumento de áreas en la comuna entre los años 2002, 2005 y 2009. Estos resultados individuales permitieron establecer vínculos importantes entre elementos estructurales y demográficos, como la expansión urbana, los saldos migratorios y la pérdida de superficie de vegetación.

En el caso de Santiago de Chile también se ha producido el fenómeno de **la gentrificación**, especialmente en algunos barrios de la capital como Bellavista, Lastarria y Providencia. La llegada de jóvenes profesionales y turistas extranjeros ha transformado estos barrios, que antes eran zonas marginales, en lugares de moda y atractivos para la inversión inmobiliaria.

Inzulza & Galleguillos (2014), analizan cómo se produce la gentrificación en Santiago de Chile y explican que se produce principalmente por la inversión de capital privado en áreas urbanas deterioradas, lo que lleva a una renovación urbana y un aumento en los precios de la vivienda. Además, la gentrificación también puede ser impulsada por políticas públicas que promueven la renovación urbana y la atracción de inversiones.

López-Morales (2016), analiza el proceso de gentrificación en el área de Santa Isabel, en la comuna de Santiago-Centro, Chile, entre 2000 y 2012. El autor describe cómo los grandes desarrolladores inmobiliarios utilizaron varias estrategias para adquirir terrenos a bajo precio de los residentes originales y construir edificios de apartamentos nuevos destinados a la clase media. A medida que aumentaba la concentración de capital en la zona, los precios de venta de los nuevos apartamentos subían, reduciendo la cantidad de opciones de vivienda en la zona para los residentes originales de bajos ingresos. Esto provocó un desplazamiento excluyente, lo que significa que los residentes originales no pudieron seguir viviendo en la zona debido a los altos precios de la vivienda. El autor también describe cómo el Estado chileno participó en este

proceso al permitir la construcción de grandes proyectos inmobiliarios en la zona y al no proteger adecuadamente los derechos de los residentes originales.

Finalmente, la capital de Chile, Santiago, no ha estado exenta de **problemas ambientales**, partiendo por la década de los 80, experimentó un rápido crecimiento económico y demográfico, lo que trajo consigo una serie de problemas ambientales. Uno de los principales problemas fue la contaminación del aire debido a la quema de combustibles fósiles en la industria y el transporte. Además, la falta de regulación y control en la disposición de residuos sólidos generó acumulaciones de basura en las calles y vertederos ilegales (Hajek, Espinoza, & Gross, 1990). En la década de los 90, se hicieron esfuerzos para abordar los problemas ambientales de Santiago de Chile, se crearon leyes y regulaciones para controlar la contaminación del aire y del agua, se establecieron programas de reciclaje y gestión de residuos sólidos. Sin embargo, la falta de recursos y la falta de cumplimiento de las regulaciones limitaron la efectividad de estas medidas (Camus & Hajek, 1998).

En un estudio reciente Mendes, Romero, & Filho (2020), señalan que Santiago de Chile experimenta un cambio climático adverso debido a la urbanización sin planificación ni evaluación ambiental. En particular, evidencian que la temperatura superficial y la ventilación son variables críticas del clima urbano en Santiago y que las políticas y declaraciones oficiales no están abordando adecuadamente estos problemas. Respecto de la temperatura superficial, señalan que el aumento en las áreas urbanas de Santiago puede ser atribuido a la urbanización sin planificación ni evaluación ambiental, lo que ha llevado a la eliminación de áreas verdes y a la construcción de edificios y carreteras que absorben y retienen el calor. Esto puede tener efectos negativos en la salud de las personas y en el medio ambiente. Respecto de la ventilación observan que es una variable crítica del clima urbano que puede ser afectada por la urbanización sin planificación ni evaluación ambiental. La construcción de edificios altos y la eliminación de áreas verdes pueden obstaculizar el flujo de aire en la ciudad, lo que puede afectar la calidad del aire y la salud de las personas.

En síntesis, Santiago de Chile ha experimentado un progresivo proceso de crecimiento y expansión en las últimas cuatro décadas, transformándose en una gran metrópoli. Este proceso de metropolización se ha visto influenciado por diversos factores de tipo político, económico, social, demográfico y ambiental que se han combinado para impulsar el desarrollo y transformación de la ciudad.

Desde finales de los años 70, las políticas neoliberales implementadas por la dictadura militar tuvieron una influencia determinante. La liberalización económica, privatización de servicios públicos y reducción del gasto público generaron cambios profundos en la estructura urbana. Por un lado, impulsaron la inversión privada orientada a maximizar la rentabilidad inmobiliaria. Esto condujo a una expansión desordenada de la mano de grandes proyectos inmobiliarios, orientados a sectores de mayores ingresos. Por otro lado, la

privatización de servicios básicos terminó por marginar y segregar a los sectores de menores recursos en las periferias más alejadas.

Otra política clave en este proceso fue la descentralización política y administrativa de las comunas, permitiendo una mayor integración funcional entre el centro y las periferias, al facilitar la movilidad de las personas mediante nuevas carreteras y sistemas de transporte público. No obstante, también llevó al surgimiento de nuevas desigualdades intra-urbanas. El fuerte crecimiento económico impulsado por sectores dinámicos como el comercio, la banca y los servicios generó mayores empleos e ingresos en la ciudad. Junto con la llegada de grandes inversiones extranjeras, especialmente en minería, energía y telecomunicaciones, esto alimentó un círculo virtuoso de prosperidad. Sin embargo, esta bonanza se concentró en las élites económicas y empresariales, dejando rezagadas a amplias capas populares que vieron precarizadas sus condiciones de empleo y vivienda. En paralelo, factores demográficos ejercieron una importante presión sobre la tierra y los recursos urbanos. La migración campo-ciudad, en busca de mejores oportunidades, y el acelerado crecimiento de la población joven llevaron a la ampliación de los márgenes urbanos de forma descontrolada. Asimismo, la transformación en las estructuras familiares, con menor fecundidad y envejecimiento de la población, dinamizaron la demanda por nuevos desarrollos inmobiliarios. Estos procesos socioeconómicos han generado serios problemas ambientales no regulados, como la contaminación atmosférica, gestión inadecuada de residuos, y pérdida de espacios verdes. A ello se suman actualmente los efectos del cambio climático, con mayores temperaturas superficiales y baja ventilación que afectan la calidad de vida urbana.

Luego de haber realizado una revisión de los procesos de metropolización de algunas de las ciudades más emblemáticas en el contexto latinoamericano, podemos hacer un cuadro con las características más relevantes que representan dicho proceso, ver figura 3.7.



Fig. 3.7 Características de los procesos de metropolización de las ciudades latinoamericanas. Fuente: Elaboración propia.

INVERSIÓN PRIVADA Y PROCESOS DE METROPOLIZACIÓN LATINOAMERICANOS. CATEGORÍAS

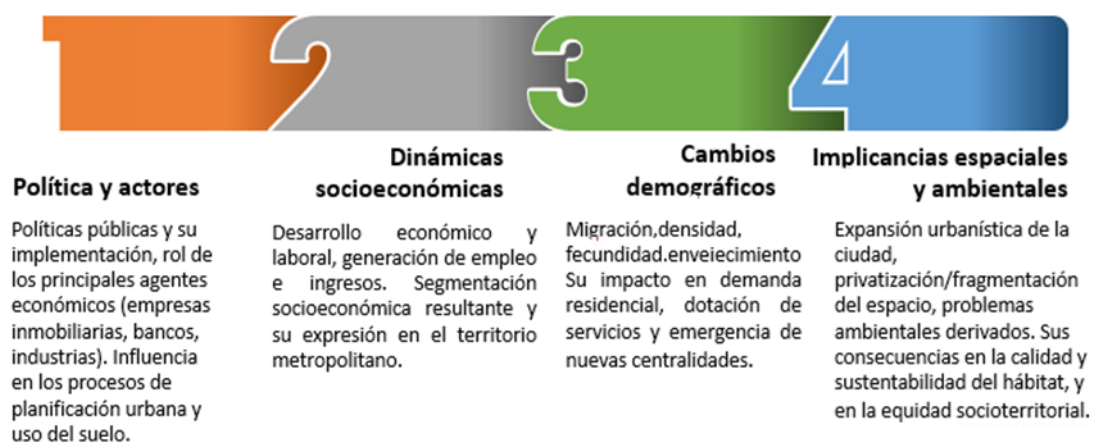


Fig.3.8. Inversión privada y procesos de metropolización latinoamericanos, categorías. Fuente: Elaboración propia.

Las ciudades latinoamericanas han experimentado en las últimas décadas procesos de expansión demográfica y física, transformándose en grandes metrópolis que enfrentan complejos desafíos urbanos. Este fenómeno de metropolización ha estado impulsado por una diversidad de actores y factores económicos, políticos y sociales. El siguiente cuadro sintetiza los principales agentes identificados en la literatura como motores que han modelado la morfología y dinámicas características de las áreas metropolitanas en América Latina durante este periodo, así como las problemáticas urbanas derivadas de su accionar.

Agente	Características
Capital privado / Empresas inmobiliarias	Han impulsado una expansión urbana acelerada y desordenada en búsqueda de lucro, a través de grandes proyectos residenciales y comerciales dirigidos a sectores de altos ingresos. Esto ha llevado a una mayor fragmentación y segregación socioespacial.
Estado Gobierno	A través de políticas como la descentralización administrativa, privatizaciones y recorte del gasto público, ha propiciado cambios significativos en las estructuras urbanas. Su debilidad regulatoria ha permitido un crecimiento urbano poco planificado.
Población migrante	La llegada masiva de migrantes del campo a la ciudad ha ejercido fuerte presión sobre la capacidad de las urbes para proveer vivienda, servicios básicos e infraestructura. Esto ha derivado en urbanizaciones marginales e informales.
Población joven	El acelerado crecimiento demográfico y los cambios en las estructuras familiares han incrementado la demanda por nuevas viviendas y servicios urbanos. Ello ha incentivado la especulación inmobiliaria y expansión de las áreas urbanas.
Capitales extranjeros	La inversión extraterritorial, atraída por los procesos de liberalización económica, ha dinamizado sectores como la banca, comercio y telecomunicaciones. Pero estos beneficios se han concentrado en pequeñas élites empresariales y económicas.
Empresas transporte público	Han expandido redes de metro, buses y sistemas de transporte masivo, mejorando la conectividad intra-urbana. Pero la movilidad sigue siendo un desafío ante el acelerado crecimiento de las áreas metropolitanas.

Tabla 3.1 Agentes y procesos en la expansión metropolitana latinoamericana. Fuente : Elaboración propia.

SECCIÓN IV:

LA METROPOLIZACIÓN EN EL LABORATORIO NEOLIBERAL DE LATINOAMÉRICA.

En Chile, el desarrollo de las áreas metropolitanas es un fenómeno histórico que ha sido moldeado por el contexto de la globalización en los últimos 40 años. Este proceso ha llevado a un rápido crecimiento urbano en las principales ciudades del país, como Santiago, Valparaíso y Concepción. De esta manera la globalización ha influido en el proceso al impulsar la conexión de Chile con el mundo exterior a través del comercio, las inversiones extranjeras, la migración tanto interna como externa, transformando a las metrópolis chilenas en centros urbanos dinámicos y cosmopolitas. Sin embargo, este crecimiento no ha estado exento de problemas y desafíos relacionados con la congestión urbana, la desigualdad y la sostenibilidad, entre otros.

Globalización y neoliberalismo, nuevas formas de metropolización en Chile.

Sabemos que la historia de las ciudades en Chile viene dada por más de 200 años, sin embargo, para efectos de la actual investigación se ha hecho un recorte a los últimos 40 años.

Partiendo por De Mattos (1996), quien analiza los cambios territoriales producidos en Chile desde mediados de los años 70 como consecuencia de la implementación de una nueva estrategia macroeconómica cuyo objetivo principal fue la liberalización económica. Esta estrategia según el autor, modificó drásticamente los criterios básicos que habían guiado previamente las políticas urbanas y territoriales. Este nuevo formato partió con la eliminación o reducción de las regulaciones gubernamentales y las barreras comerciales que limitan la actividad económica y el comercio internacional.

Esta estrategia buscó aumentar la eficiencia y competitividad de la economía chilena a nivel internacional, a través de la eliminación de barreras comerciales y la reducción de la intervención estatal en la economía. Como resultado de esta nueva estrategia, se produjo una reorganización territorial en Chile, en la que se observó un aumento en la concentración de población y actividad económica en las áreas metropolitanas más importantes del país. Esto se debió en parte a la creación de zonas francas y la atracción de inversión extranjera directa a esta área, generando un proceso de urbanización acelerado. En general, el proceso de cambios territoriales en Chile fue complejo y tuvo impactos significativos en la estructura territorial nacional, así como en la distribución de la población y la

actividad económica. De la misma manera De Mattos (1999), explica el proceso de modernización y desarrollo del capitalismo en Chile y señala que, durante el proceso, se observó una clara preferencia por parte del nuevo poder económico, así como de las principales actividades industriales y terciarias, por localizarse en el Área Metropolitana, preferentemente en Santiago la capital del país, lo que intensificó la tendencia a la concentración territorial.

De la misma manera Utrilla, Véliz, & Mora (2007), hablan sobre la estrategia económica de Chile y de otros países latinoamericanos para insertarse en el mercado mundial a partir de los años setenta en adelante, la cual ha consistido en facilitar la introducción del capital privado. Los investigadores señalan que el modelo socioeconómico de Chile se ha caracterizado por su elevado grado de liberalización económica y su conexión con la economía mundial. A pesar de los efectos positivos como el crecimiento económico, la subida de la renta per cápita y la modernización de varios sectores productivos y de los servicios, también existen efectos negativos que han aparecido en el tiempo, como la fuerte dependencia de la economía nacional de las coyunturas de la economía mundial, el incremento de las desigualdades sociales y de las disparidades regionales de la renta, el deterioro del medio ambiente y la depredación de los recursos naturales, entre otros. Los autores también hacen mención ya en el 2007, sobre las transformaciones sociales, urbanísticas y económicas de las principales ciudades chilenas y en especial a Santiago, asociadas a la globalización.

A partir de los años noventa, en Chile se han observado algunos cambios importantes en la evolución económica de las regiones chilenas, según Jaramillo & Lira (2008), la globalización ha tenido un impacto positivo en el crecimiento económico de las regiones en Chile, pero ha sido desigualmente distribuido. Las regiones más desarrolladas, como la Región Metropolitana de Santiago, han experimentado un mayor crecimiento económico, mientras que las regiones más pobres han crecido a un ritmo más lento. Respecto de los procesos de metropolización de las ciudades chilenas en el período comprendido por el estudio 1990-2000, los autores mencionan que la globalización ha contribuido a procesos de metropolización en Chile, es decir, a una mayor concentración de población, actividad económica y servicios en las grandes ciudades, especialmente en la Región Metropolitana de Santiago, esto ha llevado a un mayor crecimiento económico y desarrollo en la capital, pero también ha generado desigualdades territoriales y sociales, ya que las regiones más pobres y periféricas han quedado rezagadas en términos de crecimiento económico y empleo.

Rodríguez, González, Jiménez, & Stang (2009), examinan el sistema de ciudades chileno en la segunda mitad del siglo XX y cómo ha sido su evolución. Mencionan que ha habido una mayor presencia en ciudades intermedias y que los flujos migratorios se han vuelto más complejos. A pesar de que Santiago sigue siendo importante demográficamente, ha habido una emigración neta en los últimos 15 años debido en parte a la suburbanización y en parte a la reorientación efectiva de los flujos migratorios hacia ciudades ubicadas a cierta distancia. La migración interurbana tiene efectos cualitativos, como la erosión de

la base de recursos humanos de las personas que sufren una crisis económica prolongada. Concluyen además que el sistema de ciudades chileno está experimentando una transformación favorable para el desarrollo del país, con la multiplicación de sus nodos, densificación de su interacción y la modificación de su estructura interna por la ampliación de la representación de las ciudades intermedias. Desde un punto de vista demográfico, esta tendencia se debe al crecimiento superior de las ciudades intermedias. No hay una única explicación para estas tendencias según lo que expresan sus autores, ya que las fuerzas que definen la atractividad y dinámicas demográficas de las ciudades tienden a variar. Las políticas públicas han tenido un claro efecto en estas tendencias, con un notable acceso a servicios básicos y vivienda en el sistema de ciudades. Sin embargo, se necesita abordar la presión generada por la intensa atractividad de algunas localidades que tienen limitaciones para ofrecer servicios y empleo a nuevos residentes.

Una investigación muy importante que considera a 67 comunas de Chile fue realizada por Orellana, Bannen, Fuentes, Gilabert, & Pape (2013), el estudio trata sobre el análisis de las áreas metropolitanas en términos de desarrollo urbano y calidad de vida. Examinan los desequilibrios existentes entre las comunas dentro de estas áreas. También analizan la falta de un modelo institucional para las áreas metropolitanas, que incluye un gobierno único, una planificación integral y una gestión intersectorial coordinada. El estudio sugiere que estos desequilibrios y la falta de un enfoque integral pueden afectar la capacidad de respuesta de las políticas públicas y plantea la importancia de abordar estos desafíos para mejorar la calidad de vida urbana. Además, la investigación señala que estos desafíos también pueden aplicarse a otras realidades metropolitanas emergentes en el país.

Las conclusiones del estudio respecto a las áreas metropolitanas en Chile, es que son de alta prioridad en términos de desarrollo urbano y requieren una atención urgente por parte de la política pública, persisten los desequilibrios evidentes entre las comunas dentro de las áreas metropolitanas, especialmente en el caso del Gran Santiago, Gran Concepción y Gran Valparaíso, falta de un modelo institucional para estas áreas metropolitanas, que incluya un gobierno único, una planificación integral y una gestión intersectorial coordinada, probablemente afecta la capacidad de respuesta de las políticas públicas en el futuro. Esto también, según los autores, puede tener un impacto en otras realidades metropolitanas emergentes, como La Serena-Coquimbo, Rancagua-Machalí, Temuco-Padre Las Casas, Puerto Montt-Puerto Varas, entre otras, que podrían no contar con respuestas adecuadas en términos de políticas públicas. La asignación de inversión pública y privada, así como la configuración del territorio metropolitano, son aspectos fundamentales para la calidad de vida urbana.

En una escala también regional, Napadensky & Orellana (2019), hablan sobre la relación entre el sistema neoliberal y la metropolización urbana en Chile. Hace mención que la economía urbana se está tercerizando, lo que ha llevado a la formación de nuevos centros de consumo y negocios fuera de los centros

tradicionales, mientras que estos últimos están quedando obsoletos. Esta tendencia la han observado principalmente en las capitales nacionales y se ha extrapolado a otras ciudades intermedias como Gran La Serena, Concepción y Puerto Montt.

De la misma manera, a una escala regional Erices (2015), analiza los cambios urbanos que han ocurrido en la pequeña ciudad de Angol, ubicada en la región de La Araucanía, Chile y observa que, durante el periodo de globalización neoliberal, se ha tecnificado la agricultura, expandido las plantaciones forestales y fortalecido el sector servicios de la comuna, lo que ha llevado a un aumento de la migración rural-urbana. Explica que los sectores antiguos de la ciudad están experimentando una renovación urbana, mientras que los distritos periféricos se han expandido en términos espaciales y poblacionales debido a la construcción de viviendas sociales. Esto ha resultado en un aumento de la segregación a pequeña escala, pero sin fragmentación urbana ni desintegración funcional debido a la tendencia hacia la policentralización, que ha sido impulsada por la globalización en un contexto neoliberal en el área de estudio.

Fuentes, Link, & Valenzuela (2017) buscaron identificar y caracterizar la relación entre el crecimiento de las principales ciudades de Chile y la evolución de sus mercados laborales urbanos, con el objetivo de determinar si hay un proceso de urbanización en la estructura laboral. La hipótesis que plantearon fue que, aunque las ciudades analizadas tienen economías regionales especializadas, las estructuras de los mercados laborales tienden a homogeneizarse debido a la dinámica urbana, lo que arrastra a la estructura de diferenciación social.

Las conclusiones de la investigación de los autores luego de analizar 24 ciudades en Chile, es que una tendencia hacia la homogeneización de la estructura laboral de las ciudades intermedias chilenas, donde las actividades terciarias vinculadas al comercio y los servicios propiamente urbanos aumentan su protagonismo en la estructura del empleo. Esto se refleja en el crecimiento del clúster que denominaron como "ciudades intermedias tercerizadas". Sin embargo, algunas ciudades mantienen un alto grado de especialización en ciertas actividades primarias. Los desafíos de esta transformación están relacionados con las características del empleo que se está generando en estas ciudades, que parecen ser trabajos de baja calidad, lo que puede llevar a la vulnerabilidad socio-territorial, especialmente si las ciudades dependen de un sector que es fuertemente sensible al ciclo económico.

En síntesis, la evolución de los procesos de metropolización de las ciudades chilenas ha pasado por una serie de acontecimientos, si fijamos la escala temporal, la implementación de una estrategia de liberalización económica en Chile en los últimos 40 años ha tenido un impacto significativo en los cambios territoriales, la concentración de población y actividad económica en las áreas metropolitanas más importantes del país.

La atracción de inversión extranjera directa y la creación de zonas francas han generado un proceso de urbanización acelerado en Chile, especialmente en la Región Metropolitana de Santiago. La estrategia de inserción en el mercado mundial a partir de los años ochenta ha tenido efectos positivos en el crecimiento económico, la renta per cápita y la modernización de sectores productivos y de servicios, pero también ha generado desigualdades sociales, disparidades regionales, deterioro del medio ambiente y dependencia de la economía nacional de las coyunturas internacionales. Respecto de la globalización, ha contribuido a la metropolización de las ciudades chilenas, lo que ha llevado a una mayor concentración de población, actividad económica y servicios en las grandes ciudades, como Santiago, pero también ha generado desigualdades territoriales y sociales, especialmente en las regiones más pobres y periféricas.

El sistema de ciudades chileno ha experimentado una transformación favorable para el desarrollo del país, con un aumento en la presencia de ciudades intermedias, aunque persisten desequilibrios entre las comunas dentro de las áreas metropolitanas y la falta de un modelo institucional integral para estas áreas.

En las últimas décadas, se ha observado una tercerización de la economía urbana en Chile, con la formación de nuevos centros de consumo y negocios fuera de los centros tradicionales, lo que ha llevado a una reorientación de los flujos migratorios hacia ciudades intermedias. Durante el periodo de globalización neoliberal, se ha tecnificado la agricultura, expandido las plantaciones forestales y fortalecido el sector servicios en varias ciudades chilenas, lo que ha llevado a un aumento de la migración rural-urbana y a cambios en la estructura urbana y poblacional de algunas ciudades.

Existe una tendencia hacia la homogeneización de la estructura laboral en las ciudades intermedias chilenas, donde las actividades terciarias vinculadas al comercio y los servicios urbanos tienen mayor protagonismo en el empleo. Sin embargo, algunos sectores mantienen una alta especialización en actividades primarias, lo que plantea desafíos en términos de calidad del empleo y vulnerabilidad socio-territorial.

Al realizar la revisión de los autores que han investigado los procesos de metropolización en Chile y sus respectivas transformaciones urbanas, coinciden en señalar que en las últimas décadas han estado marcados en gran medida por la acción e inversiones del capital privado. Ya en 1996, De Mattos señalaba cómo la estrategia de liberalización económica impulsada en Chile desde mediados de los años 70, que buscaba atraer firmas y capitales privados, generó una concentración de población y actividades productivas en las áreas metropolitanas más grandes, especialmente Santiago. Posteriormente, Jaramillo y Lira (2008) analizaron cómo la globalización y apertura económica facilitaron el ingreso de capital extranjero privado en Chile desde los años 80, impactando de forma desigual entre regiones y acentuando la primacía urbana de Santiago en desmedro de ciudades intermedias.

Según explica De Mattos (1999), durante el proceso de modernización capitalista de Chile en las décadas de 1980 y 1990 se observó una preferencia de los nuevos capitales privados nacionales y extranjeros, así como de las empresas industriales y de servicios más dinámicas, por localizarse en las áreas metropolitanas del país, especialmente en la Región Metropolitana de Santiago.

Ya entrado el siglo XXI, Napadensky y Orellana (2019) constataron cómo la inversión privada estaba impulsando una tercerización de las economías urbanas chilenas, con la aparición de nuevos centros comerciales, de negocios y consumo, incluso fuera de las áreas tradicionales de las ciudades. Por su parte, Erices (2015) evidenció el crecimiento de actividades como la agricultura tecnificada y plantaciones forestales en ciudades intermedias como Angol en el sur del país, gracias a la inserción de capitales privados en el marco de la globalización neoliberal.

En síntesis, las lógicas de inversión y localización del capital privado, en el contexto de apertura económica de las últimas cuatro décadas, han configurado en gran medida los procesos de expansión metropolitana, suburbanización, tercerización y transformaciones socioespaciales experimentadas por las principales áreas urbanas chilenas.

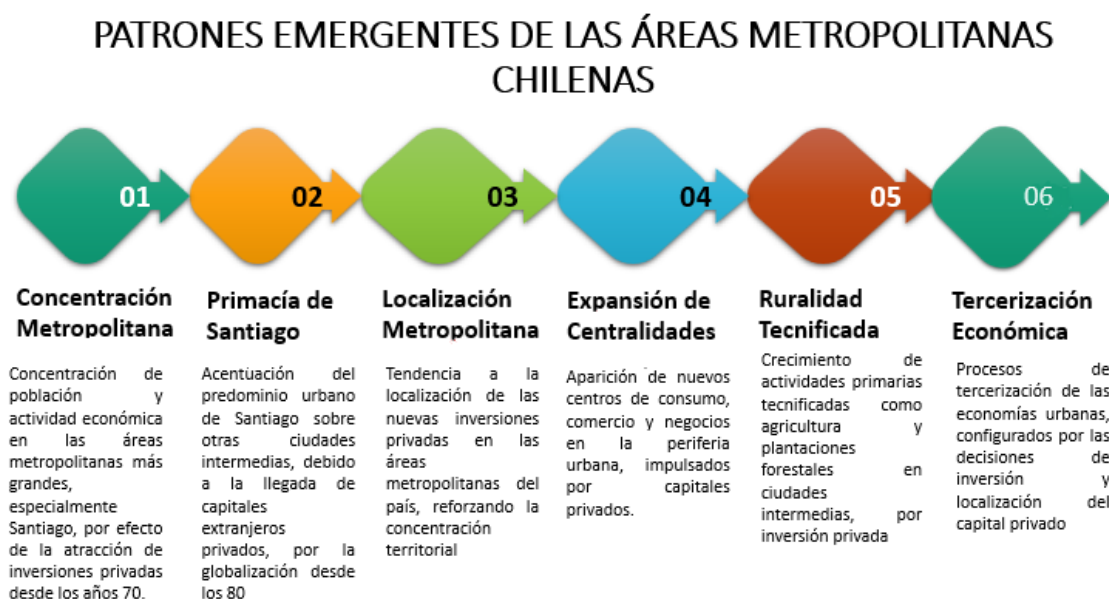


Fig. 4.0. Patrones emergentes de las áreas metropolitanas chilenas.

Fuente: Elaboración propia.

Conflictos entorno al agenciamiento urbano en los procesos de metropolización chilena.

La metropolización en Chile ha experimentado un proceso de crecimiento acelerado, impulsado por la implementación de políticas de liberalización económica y desarrollo urbano. Este fenómeno ha tenido un impacto significativo en la economía nacional a partir de la aplicación de estas políticas, así como en la sociedad y la geografía urbana del país. Sin embargo, este proceso de metropolización también ha traído consigo desafíos y desigualdades que requieren una atención especial. En este apartado, se analizará la relación entre la liberalización económica, los cambios sociales y la geografía urbana en Chile, examinando cómo estas transformaciones han afectado la economía, la sociedad y la planificación urbana.

Trivelli (1981), ya comenzaba hablando sobre la experiencia de Chile en materia de planificación del desarrollo urbano y cómo se ha reducido el rol del Estado en favor del mercado. También alude en su investigación sobre las críticas y desafíos que esta liberalidad ha generado, como la exclusión social y la especulación inmobiliaria. Además, destaca la dificultad de acceso a vivienda digna y asequible para los hogares de menores recursos. Este cambio, según el autor, se ha llevado a cabo a través de una serie de reformas y medidas implementadas en las últimas décadas, tales como la flexibilización de las normas de construcción y el fomento a la participación del sector privado en el desarrollo urbano. Asimismo, la reducción del papel del Estado en la planificación y la priorización de la rentabilidad económica por sobre otros criterios de desarrollo. Esta liberalidad en la concepción del desarrollo urbano también ha generado críticas y desafíos. Por un lado, se argumenta que esta orientación hacia el mercado puede generar inequidades y exclusiones sociales, ya que se privilegia la rentabilidad por sobre las necesidades de vivienda y acceso a servicios básicos de la población más vulnerable. El mismo autor ya en la década de los años ochenta observa problemas relacionados con la especulación inmobiliaria y el encarecimiento de los precios de la vivienda. Esto ha llevado a dificultades para que los hogares de menores recursos puedan acceder a una vivienda digna y asequible, como se menciona en el texto.

Kersting & Sperberg (1999), investigan sobre el papel de las políticas de escala barrial en el contexto neoliberal de Chile en la década de los años noventa. Estas políticas han llevado a la privatización y mercantilización del espacio urbano, así como al desplazamiento de comunidades de bajos ingresos. Las políticas de escala barrial funcionan como tecnologías de contención, regulando y controlando los conflictos derivados de la implementación de políticas neoliberales. Esto incluye la vigilancia y el monitoreo de los residentes, el establecimiento de normas y regulaciones, y la implementación de medidas de seguridad. Los autores argumentan que estas políticas no son simplemente una respuesta a las políticas neoliberales, sino una parte integral de ellas, contribuyendo a la creación de divisiones espaciales y desigualdades sociales y económicas. Sin embargo, también se destaca la resistencia y agencia de las

comunidades marginadas frente a estas estrategias de contención. A pesar de los esfuerzos por controlarlas, estas comunidades encuentran formas de resistir y desafiar el orden neoliberal.

La metropolización en Chile se vio fortalecida a partir de la aplicación de una estrategia de liberalización económica (Orellana, Bannen, Fuentes, Gilabert, & Pape, 2013). Esta ha tenido repercusiones significativas en la economía nacional, pero también ha traído cambios en la sociedad y la geografía urbana. Esta liberalización ha fomentado un fuerte crecimiento económico, lo que se refleja en una aguda urbanización, con nuevas ciudades surgiendo en los alrededores de Santiago (Canales & Caneles, 2013), sin embargo, este crecimiento ha sido muy desigual, beneficiando a los sectores más favorecidos mientras que la desigualdad ha aumentado en otros.

Los procesos en Chile se han caracterizado por su fuerte impacto económico y los altos indicadores sociales. Sin embargo, este proceso ha traído consigo importantes desafíos, como la persistente pobreza y la desigualdad especialmente en Santiago (Rodríguez & Winchester, 2001). Estas políticas se han centrado en promover el crecimiento económico y la creación de oportunidades laborales, fomentar la competitividad, la globalización y mejorar la calidad de vida (Orellana, Bannen, Fuentes, Gilabert, & Pape, 2013).

De manera particular en Chile se ha utilizado el Índice de Calidad de Vida Urbana (ICVU) para evaluar y comparar las condiciones de vida en las diferentes áreas metropolitanas a lo largo del país. A pesar de las políticas de planificación y desarrollo urbano, existen desafíos para implementar políticas eficientes de planificación urbana en Chile y en especial en su capital Santiago (Schiappacasse & Müller, 2012). En términos de políticas de planificación, no se han implementado aquellas que promuevan la inclusión y la sostenibilidad urbana.

Otro autor que ha investigado el tema de las políticas urbanas en Chile es Miranda (2017), quien habla sobre la falta de planificación urbana en Chile y reflexiona sobre los problemas que esto ha generado en las ciudades del país. El autor menciona cinco problemas en particular: pérdida de patrimonio, vivienda social, movilidad, periurbanización y gestión del riesgo de desastres, también argumenta que el rol del Estado chileno en la planificación territorial y urbana ha perdido relevancia debido a la implementación de políticas neoliberales en las últimas cuatro décadas, resalta además la necesidad de un rol más activo del sector público en la forma en que se moldean, administran y expanden las ciudades chilenas.

Respecto de la pérdida de patrimonio, señala que la falta de planificación ha llevado a la destrucción y pérdida de importantes sitios y edificios históricos en las ciudades chilenas. En cuanto a la vivienda social manifiesta una falta de planificación adecuada para satisfacer la demanda de vivienda social en el país, lo que ha llevado a la proliferación de asentamientos informales y la falta de acceso a viviendas dignas para muchos ciudadanos. Al respecto de la movilidad observa que falta de una planificación integral del transporte ha generado

problemas de congestión y falta de infraestructura adecuada para el desplazamiento de personas en las ciudades chilenas. En el tema de la periurbanización menciona que el crecimiento descontrolado de las ciudades hacia las áreas periurbanas ha generado problemas de acceso a servicios básicos, como agua potable y saneamiento, así como una mayor vulnerabilidad ante desastres naturales. En este mismo sentido la gestión del riesgo de desastres no ha sido acompañada de una eficiente planificación, lo que ha llevado a una falta de preparación y respuesta adecuada ante desastres naturales, como terremotos y tsunamis, lo que ha resultado en pérdidas humanas y materiales significativas. Estos problemas reflejan la falta de una planificación urbana efectiva en Chile, lo que ha llevado a una serie de desafíos en el desarrollo y crecimiento de las ciudades del país hasta nuestros días.

Respecto de las políticas urbanas en Chile y su evolución a partir de los años setenta en adelante, estas manifiestan en terreno los cambios que impulsaron los gobiernos que han sostenido el poder Chile desde esa época.

En Chile se han implementado dos Políticas Nacionales de Desarrollo Urbano (PNDU) entre los años setenta a 2020. La primera denominada PNDU 1979. Esta política pública chilena buscó promover el desarrollo urbano en el país, a través de la planificación territorial y la gestión integrada del territorio. Esta política promulgada en 1979 fue reemplazada por otra en 1985 y ambas fueron cuestionadas en su época haciendo mención que no fijaron principios que propiciarían cambios reales en el territorio (Elgueda & Alvarado, 2021), sin embargo, se pueden considerar como esfuerzos para intentar trazar políticas nacionales territoriales para rentabilizar el uso del suelo urbano, sustentándose en la desregulación como principio que rigió estas políticas a nivel nacional.

Las nuevas políticas en época de dictadura militar tenían un carácter neoliberal (Gárate, 2012), que afectaron por su concepción la comprensión de los problemas vinculados al desarrollo territorial, ejemplo de ello es que la PNDU de 1979 declaró al suelo como un bien no escaso, dejando de lado el control de parte del estado sobre el mismo (Palacios, 2008), además esta política liberalizó los límites territoriales de las zonas urbanas. Las consecuencias directas de esta política fue la erradicación de los campamentos en las ciudades los que fueron conducidos hacia las periferias urbanas y los problemas asociados a la precarización de la vivienda, servicios y transporte de sus habitantes acrecentando las desigualdades socioespaciales (De Mattos, 1999).

Según Vicuña del Río (2013), esta primera política promulgada por el gobierno militar de la época significó cambios en los planes reguladores dando inicio a la “*liberalización del desarrollo urbano*”, estableciendo la rentabilidad del suelo y la forma en que se transa es libre, eliminando cualquier restricción para el crecimiento natural de las áreas urbanas en Chile (MINVU, 1979). Respecto de la construcción de las viviendas, estas pasaron a manos de privados y el Estado adopta un rol de fiscalizador intentando hacer más atractivas y rentables las áreas para la inversión (López, 1981). En este mismo sentido Kast (1979) explicaba que la intervención del estado en estas materias era innecesaria, “ya

que, si la tierra escaseara cada vez más, su precio subiría hasta el punto de que resulte más atractivo construir en altura que horizontalmente”, y en su argumento establecía que de esta manera había un beneficio para comprador pues obtendría un bien más barato y el agricultor vería un mayor valor por su tierra. De esta manera aumentó la superficie de suelo ofertado, pero contrario de lo esperado por el estado, los valores de suelo ofertado se incrementaron (Trivelli, 1981). El desinterés de parte del estado respecto de las políticas urbanas fue evidente (Torres, 2005).

El PNUD de 1979 a juicio de Gross (1991), fue responsable de la pérdida material de los espacios históricos de la ciudad *“no parece posible que sean las fuerzas ciegas del juego económico y unas pocas reglamentaciones cuantitativas los únicos determinantes de la faz de la ciudad”*.

Luego del intento fallido de esta política, el estado hace un cambio para mejorarla, reemplazándola por el PNUD de 1985, *“el suelo es un recurso económicamente escaso, debido a su naturaleza de bien útil no producido, cuya oferta es inelástica”* (MINVU, 1985). El cambio más evidente en esta nueva versión de la política tiene relación con una nueva concepción del suelo, ahora lo considera como un recurso económicamente escaso (Maturana, 2017). Este nuevo documento también hacía mención a prioridades para el estado tales como el patrimonio, el ambiente, la participación ciudadana y la calidad de vida de los habitantes, sin embargo, no se evidenciaron esfuerzos en este sentido (Vicuña del Río, 2013).

En el año 2014, ya en un gobierno democrático se da vida a una nueva política de desarrollo urbano para Chile, se trata de PNUD de 2014, esta nueva política pública busca abordar los desafíos actuales del desarrollo urbano en el país y trae aparejados programas específicos como el programa de Mejoramiento de Barrios (PMB) y la agenda Urbana (MINVU, 2014). Una cuestión importante que expresa este nuevo texto, es que se origina ante la ausencia de una política urbana explícita que guíe el desarrollo de las ciudades de Chile y queda reconocido este hecho en la misma política. A diferencia de su antecesora, esta centra su atención en las personas, su calidad de vida, abarcando las áreas urbanas y los asentamientos humanos en Chile y delinea su crecimiento sustentable. Establece principios, objetivos y líneas de acción. Respecto de materias habitacionales, mantiene la premisa de reducción del déficit habitacional, pero incorpora el concepto de integración social en todos los programas de vivienda del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) a nivel nacional.

En lo respecto de la integración social y políticas de suelo urbano, propone valorar el suelo en su función social mediante herramientas que le permitan al estado la disposición de terrenos que tengan una buena localización a fin de favorecer la integración social a las áreas urbanas, garantizando el acceso equitativo a los bienes públicos urbanos y revertir las actuales situaciones de segregación social urbana, reduciendo el déficit habitacional. Fomentar el

desarrollo y fortalecimiento de comunidades, Incrementando la conectividad, la seguridad y la accesibilidad universal.

En lo económico, generar condiciones urbanas que fomenten el desarrollo económico, la innovación y la creación de empleo, integrando la planificación urbana con los programas de inversión, considerando los efectos sociales de los proyectos públicos y privados y corregir imperfecciones del mercado de suelo. Fortalecer la competitividad de las ciudades y su conexión al mundo e incrementar la calidad de los Instrumentos de Planificación Territorial, velando por la eficiencia de las inversiones en infraestructura pública en la ciudad y el territorio.

En lo ambiental, Considera los sistemas naturales como soporte fundamental en la planificación y diseño de las intervenciones en el territorio, identificando y considerando los riesgos naturales y antrópicos. Gestionar eficientemente recursos naturales, energía, residuos y Midiendo, monitoreando las variables ambientales urbanas, fomentando el uso sustentable del suelo en ciudades y áreas de expansión

En identidad y patrimonio, valorar el entorno físico, construido o natural, formador de la identidad de las comunidades.

En gobernanza, contar con un sistema descentralizado de decisiones urbanas y territoriales de forma integrada, con participación ciudadana efectiva y un sistema de medición de la calidad del desarrollo urbano y que estos sistemas sean expeditos en la aprobación de iniciativas públicas y privadas.

Al revisar la PNDU de 2014 y ver los cambios significativos expresados en esta política, supone el hecho de conocer efectivamente la configuración en terreno de dichos cambios, sin embargo, los resultados que se esperaban no concuerdan con los verdaderos resultados obtenidos, esta situación no está exenta de críticas en relación a los mecanismos que ha tenido la política en su implementación, pues hay efectos no deseados en el territorio tales como el aumento en las desigualdades urbanas, para Bustos-Peñaflor & Castrillo-Román (2020), estos resultados podrían estar relacionados con la ambigüedad del concepto de regeneración urbana que carece de precisión en la realidad es usada para todo efecto. En un contexto neoliberal, según los autores, en el que la mercantilización habitacional con estándares precarios fue la forma de producir vivienda de manera masiva donde prima la construcción de superficies urbanas extensas en la periferia y de forma precaria con el único objetivo de responder de forma masiva al déficit habitacional imperante (Bustos-Peñaflor, 2020)

Después de la implementación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) de 2014, se han implementado otras políticas públicas en Chile relacionadas con el desarrollo urbano.

Plan Nacional de Infraestructura para el Transporte (PNIT): Es una política pública que busca mejorar la infraestructura de transporte en el país, a través de la inversión en la construcción y mejora de carreteras, puentes, aeropuertos y

puertos (MOP, 2019). Este plan fue implementado en Chile en el **año 2019**, durante el gobierno del presidente Sebastián Piñera. Desde entonces, se han desarrollado distintos programas y proyectos en el marco del PNIT, con el objetivo de mejorar la infraestructura de transporte en el país y contribuir al desarrollo económico y social.

Agenda Urbana: Es una iniciativa impulsada por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo que busca promover un desarrollo urbano sostenible y equitativo en Chile, a través de la implementación de medidas para mejorar la calidad de vida de la población y proteger el medio ambiente, la cual considera la equidad urbana, el acceso y uso equitativo a los bienes y servicios públicos, la inclusión social, la cohesión social y participación en los beneficios que ofrece la ciudad, la dignidad para todas y todos, pone a la ciudad como soporte del bien común, fortaleciendo el rol del Estado, el desarrollo urbano basado en el compromiso ciudadano, la equidad territorial y ambiental², el fortalecimiento de la planificación urbana y sus instrumentos., factibilidad técnica y financiera de todas las propuestas (CNDU, 2020)

Programa de Mejoramiento de Barrios (PMB): Es un programa del Ministerio de Vivienda y Urbanismo que tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los habitantes de barrios vulnerables, a través de la inversión en infraestructura urbana, equipamiento comunitario y vivienda social, brindando atención preferencial para el progreso de barrios y campamentos irregulares con déficit de servicios básicos (agua potable, alcantarillado sanitario, electricidad y pavimentación) (SUBDERE, 2022).

Como hemos visto en este apartado, las políticas urbanas en Chile impulsadas por la liberalización económica, han tenido un impacto significativo en la sociedad y la geografía urbana del país. Sin embargo, también ha generado desafíos y desigualdades que requieren atención especial.

El enfoque en la liberalización económica ha llevado a la reducción del rol del Estado en favor del mercado, lo que ha generado críticas y desafíos. Se ha privilegiado la rentabilidad económica por encima de las necesidades de vivienda y acceso a servicios básicos de la población más vulnerable. Esto ha resultado en exclusión social, especulación inmobiliaria y dificultad de acceso a vivienda digna y asequible para los hogares de menores recursos.

Las políticas de escala barrial en el contexto neoliberal han llevado a la privatización y mercantilización del espacio urbano, así como al desplazamiento de comunidades de bajos ingresos. Estas políticas funcionan como tecnologías de contención, regulando y controlando los conflictos derivados de las políticas neoliberales, pero también generando divisiones espaciales y desigualdades sociales y económicas.

A pesar de los altos indicadores sociales, el proceso de metropolización también ha enfrentado desafíos persistentes, como la pobreza y la desigualdad, especialmente en Santiago. Las políticas se han enfocado en el crecimiento económico, la competitividad y la calidad de vida, pero han enfrentado

dificultades para implementar políticas eficientes de planificación y desarrollo urbano que promuevan la inclusión y la sostenibilidad. La falta de planificación urbana en Chile ha generado problemas en diferentes áreas. La pérdida de patrimonio, la falta de vivienda social, los problemas de movilidad, la peri urbanización descontrolada y la gestión del riesgo de desastres son algunos de los desafíos identificados.

Las políticas urbanas en Chile han evolucionado desde los años setenta, caracterizadas por un enfoque neoliberal y la liberalización del desarrollo urbano. Las políticas nacionales de desarrollo urbano implementadas en esa época tuvieron consecuencias como la precarización de la vivienda, el desplazamiento de comunidades y la pérdida de espacios históricos. Aunque se han realizado intentos de mejora con nuevas políticas, como el Plan Nacional de Desarrollo Urbano de 2014, aún persisten desafíos en la planificación urbana y el desarrollo equitativo de las ciudades chilenas.

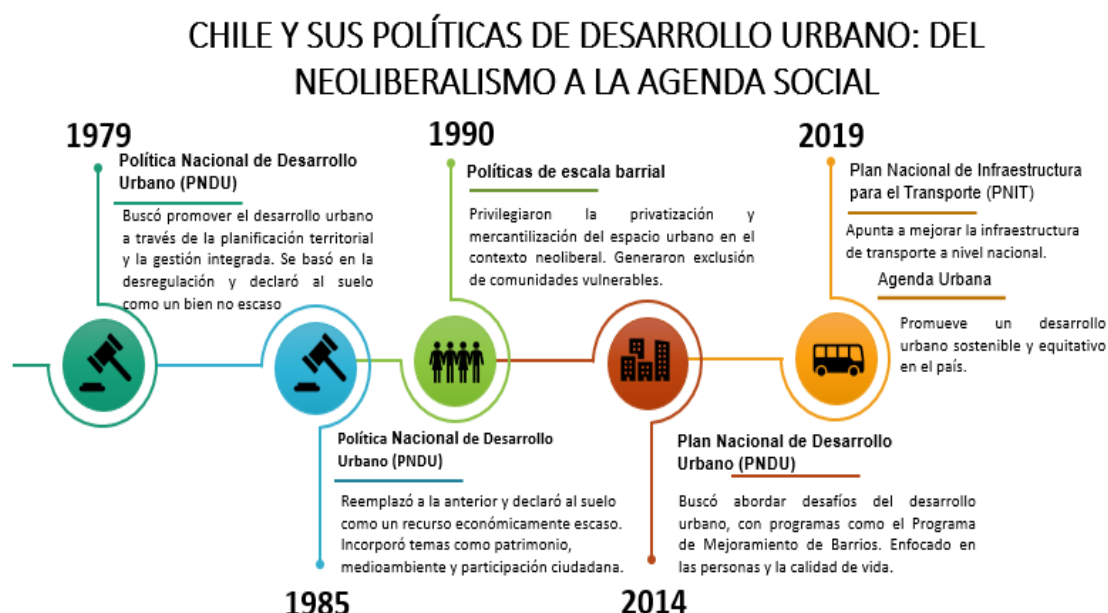


Fig. 4.1 Chile y sus políticas de desarrollo urbano: Del neoliberalismo a la agenda social. Fuente: Elaboración propia.

Panorama contemporáneo de la metropolización en Chile.

La metropolización es un fenómeno global que ha transformado ciudades de todo el mundo, incluyendo a Chile. En un mundo cada vez más interconectado, las ciudades chilenas también han experimentado cambios significativos en su estructura, crecimiento y dinámica social. A continuación, se presentan 4 estudios de casos chilenos sobre metropolización y ciudades en transformación:

Santiago.



Fig. 4.2 Santiago. Fuente <https://www.pexels.com/es>. Libre de derechos.

La capital de Chile es un claro ejemplo de metropolización. El crecimiento demográfico, la migración interna y externa, así como el desarrollo económico han contribuido a su transformación en una ciudad metropolitana. Se han observado cambios en la expansión urbana, aumento de la densidad poblacional, segregación socioespacial y problemas de movilidad.

De mattos (1999) ya se encontraba investigando los procesos de metropolización de la capital de Chile y cómo ha sido afectada por la globalización en términos de su expansión metropolitana. El autor argumenta que ha habido cambios en la ciudad debido a la globalización. Explica que la estrategia de reestructuración implementada después del golpe militar de 1973 y especialmente a partir de 1975, se centró en dismantelar el sistema institucional y productivo establecido durante el período desarrollista y sentó las bases de un nuevo modelo de crecimiento. Después de superar las etapas más difíciles de la reestructuración, a mediados de la década de 1980, se inició en Chile una fase de crecimiento económico sólido, con tasas promedio del 6.6% entre 1984 y 1989, y del 7.4% entre 1990 y 1998, período en el cual también hubo un crecimiento significativo en el sector industrial. Esta transformación en la estructura económica se manifestó en una disminución de la contribución de los

sectores agrícola e industrial a la generación de empleo. Entre 1986 y 1996, el empleo agrícola disminuyó del 20.6% al 15.4%, mientras que la industria, que en su punto más alto llegó a generar más del 30% de los empleos nacionales durante la etapa de industrialización sustitutiva, al mismo tiempo, se observaron cambios significativos en el sector servicios. El crecimiento en el empleo generado por actividades de transporte, comunicaciones, comercio y servicios financieros compensó la reducción del empleo público causada por las políticas de desburocratización como parte de la reforma del Estado. Estos cambios acentuaron la tendencia a la urbanización del empleo, que ya se había iniciado durante la etapa de industrialización sustitutiva, de esta manera Santiago tuvo que absorber la gran cantidad de personas que emigraron desde el campo a la ciudad en busca principalmente de empleo.

Hidalgo (2004), se enfoca específicamente en el crecimiento de las urbanizaciones cerradas en Santiago de Chile entre 1990 y 2000, y cómo esto ha afectado la geografía social de la ciudad. El autor argumenta que la proliferación de estas urbanizaciones ha intensificado las diferencias socioeconómicas en la ciudad, ya que los residentes de las urbanizaciones cerradas se han aislado del resto de la ciudad. El fenómeno de las urbanizaciones cerradas se caracteriza, según el autor, por el crecimiento de conjuntos residenciales que están rodeados por muros o cercas, que cuentan con seguridad privada y áreas comunes para los residentes. Estas urbanizaciones se han convertido en una forma de vida exclusiva para aquellos que pueden pagar por ella. La proliferación de estas urbanizaciones ha llevado a una mayor segregación socioeconómica en las ciudades, ya que los residentes de estas urbanizaciones se han aislado del resto de la ciudad, como es el caso de Santiago y han creado una especie de "ciudad dentro de la ciudad".

A sí mismo Sabatini & Wormald (2008) escribían que el modelo de desarrollo en Santiago había generado integración desigual y segmentada. Con la existencia de fenómenos de segmentación social inéditos y desigualdad en la distribución del ingreso. Argumentaban que el sistema productivo se había diversificado, generando oportunidades de integración, pero también vulnerabilidad. Santiago sigue siendo el centro urbano más importante. La ciudad se ha vuelto más compleja, con segregación residencial y mayores distancias entre grupos sociales. La informalidad laboral persiste. La criminalidad ha aumentado debido a la falta de oportunidades de integración social. Hay cambios en la movilización social. En resumen, el nuevo modelo ha generado desigualdad, segmentación y desafíos en política social y urbana.

Dattwyler, Borsdorf, Zunino, & Correa (2008), analizan las transformaciones en los usos del suelo en las periferias metropolitanas de Santiago de Chile, destacando las formas espaciales resultantes y el papel desigual que desempeñan los diferentes agentes involucrados, desde los promotores privados hasta los habitantes. Los autores concluyen que hay dos tipologías principales de expansión metropolitana en Santiago, la precariópolis estatal y la privatópolis inmobiliaria. La primera se refiere a la expansión de viviendas sociales construidas por el Estado, mientras que la segunda se refiere a la expansión de

condominios cerrados contruidos por promotores privados. Señalan, además que ambas tipologías tienen diferentes formas espaciales resultantes y que los agentes involucrados desempeñan un papel desigual en su configuración. Los autores describen que una de las principales manifestaciones de cambio en Santiago de Chile, es la transformación de los usos del suelo en las periferias metropolitanas, allí se están gestando nuevas configuraciones territoriales en la periferia metropolitana.

Por su parte Martín G. (2016), analiza el impacto de la dinámica de poder global y la política local en Santiago de Chile, concluyendo que la ciudad se ha convertido en un centro de información para la economía mundial, con una concentración de empresas de servicios especializados. Mientras más global es la actividad económica en Chile, más posibilidades de crecimiento económico se generan en los territorios donde se localizan las operaciones de la economía global. Sin embargo, la concentración de actividades económicas vinculadas con la economía global desregulada en comunas específicas de la capital de Chile, han permitido que algunas municipalidades obtengan más recursos para la prestación de servicios y la adquisición de bienes, mientras que las comunas menos desarrolladas son las que menos han avanzado.

En el mismo contexto de globalización, Quintana M.(2017) hace mención que Santiago es una ciudad global y está a la altura de otras ciudades globales como como Los Ángeles, Ciudad de México y Sao Paulo. También el autor destaca que Santiago es un punto nodal de conexión al proceso de globalización y que su expansión hacia la mega-región, en particular hacia el Gran Valparaíso, tiene un impacto en las transformaciones urbanas de la ciudad puerto. La investigación de Quintana, caracteriza el proceso de metropolización de Santiago en varios puntos importantes.

El primero tiene relación con la **concentración de población y actividad económica**, pues Santiago es el centro administrativo del Estado y concentra gran parte de la población, el PIB, el empleo y el valor agregado industrial de la macrozona central de Chile. En segundo lugar, la considera como **ciudad globalizada**, pues presenta atributos de una ciudad global, con barrios y zonas donde se sitúan actividades de alta concentración del capital y conexiones significativas a circuitos globales. A sí mismo, Santiago se encuentra conectada a los procesos globales a través de su participación en redes de ciudades mundiales y su integración en la economía global. En tercer lugar, la capital ha sufrido **procesos de expansión** hacia la mega-región en particular hacia el Gran Valparaíso, lo que ha tenido un impacto en las transformaciones urbanas de la misma ciudad. En cuarto lugar, considera la **infraestructura de transporte**, pues Santiago cuenta con importantes conexiones de infraestructura de transporte, como la Ruta 68 que conecta con Valparaíso y la Ruta 5 Sur que conecta con Rancagua, lo que facilita los flujos distributivos dentro de la macrozona. En quinto lugar, considera la **disparidad y aglomeración urbana**, según el autor la metropolización de Santiago ha generado disparidades entre la ciudad central y las provincias circundantes, así como problemas de contaminación y

segregación urbana debido a la concentración de actividad económica y población en la ciudad central.

Valparaíso.



Fig. 4.3. Valparaíso. Fuente <https://www.pexels.com/es>. Libre de derechos.

Esta ciudad portuaria también ha experimentado procesos de metropolización. Su casco histórico y cerros han sido declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, lo que ha llevado a un aumento del turismo y una mayor presión sobre su infraestructura. Estudios han analizado los efectos de la metropolización en la identidad cultural de Valparaíso y en la desigualdad socioeconómica entre sus habitantes.

Mansilla & Fuenzalida (2010), se refieren a los procesos de desarrollo urbano y regional, así como a la exclusión territorial en el área metropolitana de Valparaíso, con un enfoque en el estudio de caso de la ciudad de Curauma, mencionan que el estado ha retrocedido en la planificación del desarrollo urbano, dejando que el sector privado tenga un papel importante en la producción del espacio urbano. Esto ha llevado a la exclusión territorial, donde ciertas áreas o grupos de personas son marginadas o excluidas del desarrollo urbano y regional. El estudio de caso lo centran en la ciudad de Curauma, analizando cómo estos procesos han afectado a esta área en particular. En el caso específico de la ciudad de Curauma, identifican fenómenos como la expansión de proyectos inmobiliarios de alto costo, la gentrificación y el desplazamiento de población de bajos ingresos, la falta de acceso a servicios básicos y la fragmentación del territorio. Estos aspectos, según los autores contribuyen a la exclusión territorial, donde ciertos grupos de personas o áreas geográficas son marginados o excluidos del desarrollo urbano y regional.

Hidalgo, Volker, & Ramírez (2014), han revisado el crecimiento de la industria inmobiliaria y la expansión urbana en el Área Metropolitana de Valparaíso entre

2000 y 2012. Analizan las consecuencias de este fenómeno en el medio ambiente y en las instituciones urbanas, describen las consecuencias de la expansión urbana y el crecimiento de la industria inmobiliaria en el Área Metropolitana, destacando el impacto ambiental, la pérdida de espacios verdes y la gentrificación de ciertas áreas urbanas. Además, señalan la influencia de los principales actores urbanos en la construcción de la ciudad, así como la exclusión social y la centralización institucional que caracterizan la planificación urbana en Chile. Identifican los principales actores urbanos que han influido en el proceso de expansión urbana y crecimiento de la industria inmobiliaria en el Área Metropolitana de Valparaíso, e incluyen a los desarrolladores inmobiliarios, las autoridades gubernamentales y los inversionistas financieros como responsables del fenómeno.

Hidalgo, Arenas, & Santana (2016), realizaron un estudio el cual aporta una comprensión más profunda de la producción inmobiliaria y la metropolización en el litoral central de Chile, analizando si estos procesos han llevado a la creación de una utopía o una distopía. Los autores concluyen que la metropolización en el litoral central de Chile ha llevado a una situación más cercana a una distopía que a una utopía. Señalan que el proceso de metropolización ha llevado a la concentración de la población y la actividad económica en la ciudad de Santiago y su área metropolitana, lo que ha generado una serie de problemas como congestión vehicular, contaminación ambiental, segregación socioeconómica y falta de acceso a servicios básicos en otras zonas del país. El estudio destaca el papel de la producción inmobiliaria en este proceso, y señala que ha sido impulsada por intereses económicos más que por necesidades sociales o ambientales.

Según los autores, los procesos de metropolización en el litoral central de Chile fueron impulsados por varios factores, tales como la **concentración de la actividad económica en la ciudad de Santiago y su área metropolitana**, lo que ha llevado a la migración de personas hacia estas zonas en busca de mejores oportunidades laborales. La **construcción de infraestructuras de transporte**, como carreteras y ferrocarriles, que han facilitado la conexión entre las diferentes zonas del país y han permitido la movilidad de las personas hacia las zonas metropolitanas. La inversión en proyectos inmobiliarios por parte de empresas privadas, que han visto en la construcción de viviendas y edificios una oportunidad de negocio rentable. **La falta de políticas públicas** que promuevan el desarrollo equilibrado del territorio y que eviten la concentración excesiva de población y actividad económica en ciertas zonas del país.

Quintana M. (2017), consdiera que Valparaíso ha sido reconocida tradicionalmente como la segunda ciudad con mayor importancia en Chile, pero que ha experimentado un deterioro en su actividad económica, condiciones socioeconómicas y vitalidad demográfica. De la misma manera, Valparaíso cuenta con una alta valoración patrimonial y ha sido declarada sitio de patrimonio mundial por la UNESCO. También Quintana destaca que Valparaíso tiene capacidades con trayectoria histórica y potencialidades de desarrollo, como la actividad portuaria, el turismo y la educación superior. Sin embargo, menciona

que la ciudad puerto ha experimentado una presión inmobiliaria por la edificación en altura en el litoral, lo que ha generado cambios en su paisaje urbano. Además, menciona que ha experimentado un crecimiento de viviendas y una disminución de la población, lo que puede estar relacionado con la tendencia a la segunda vivienda en el litoral por parte de la población de Santiago dada su proximidad.

En la investigación, Quintana establece algunas características del proceso de cambios en la ciudad partiendo por el **deterioro socioeconómico**, Valparaíso ha enfrentado dificultades en su actividad económica y condiciones socioeconómicas, lo que ha llevado a un deterioro en su vitalidad demográfica. En segundo lugar, la **valoración patrimonial**, a pesar de los desafíos, Valparaíso ha sido reconocida por su alto valor patrimonial y fue declarada sitio de patrimonio mundial por la UNESCO en 2003. La **actividad portuaria** ha sido una capacidad histórica y potencialidad de desarrollo para Valparaíso. En tercer lugar, **el turismo**, especialmente en Viña del Mar, ha sido otra capacidad con trayectoria histórica y potencialidad de desarrollo para Valparaíso. En cuarto lugar, la **educación superior**, dada la presencia de instituciones de educación superior y servicios para acoger a la población universitaria ha sido otro factor importante en el proceso de metropolización de la ciudad. En quinto lugar, la **presión inmobiliaria** que ha experimentado, especialmente en el litoral y el anfiteatro, lo que ha generado cambios en su paisaje urbano. En sexto lugar el **crecimiento de viviendas y disminución de población**, Valparaíso ha experimentado un crecimiento en el número de viviendas, mientras que la población ha disminuido, lo que puede estar relacionado con la tendencia a la segunda vivienda en el litoral por parte de la población de Santiago.

(Valdebenito, Aránguiz, Dattwyler, & Constela, 2020), exploran las transformaciones sociodemográficas y la diferenciación social del espacio residencial en el área metropolitana de Valparaíso, Chile, en el período comprendido entre 1992 y 2017. Para ello utilizan datos recopilados de los Censos de Población y Vivienda de 1992, 2002 y 2017 como fuente de información. La unidad de análisis espacial utilizada son las zonas censales. Los resultados obtenidos muestran un proceso incremental de fragmentación socioeconómica y demográfica en el área residencial de Gran Valparaíso. Según los autores el proceso de metropolización se caracteriza por la diferenciación social del espacio residencial en el área metropolitana de la ciudad. Los resultados del estudio demuestran un proceso incremental de fragmentación socioeconómica y demográfica en el área residencial. Es decir, se observa una mayor diversidad y heterogeneidad en la composición socioeconómica de las zonas residenciales de Valparaíso, lo que indica una creciente diferenciación social en el espacio metropolitano. Este proceso de diferenciación social ha implicado, según los autores, una segregación de grupos socioeconómicos en diferentes áreas residenciales, lo que puede generar desigualdades en el acceso a servicios, infraestructuras y oportunidades. Además, también puede implicar la concentración de grupos de alta o baja renta en áreas específicas, lo que puede

contribuir a la formación de guetos o áreas marginadas dentro del área metropolitana.

Valdivia (2020), realiza un estudio morfológico sobre la ciudad de Valparaíso, la ciudad-puerto en Chile, y cómo ha crecido a lo largo del tiempo. El autor relata que la ciudad ha experimentado un crecimiento principalmente a través de acciones privadas superpuestas en un terreno que guía el asentamiento manteniendo ciertos criterios formales. “*La ciudad se caracteriza por su diálogo vertical*”, lo que significa que a medida que crece, se apropia de las colinas altas de la ciudad. En las zonas elevadas, las casas se multiplican sigilosamente siguiendo un lenguaje entre vecinos en armonía con la pendiente del territorio. Este crecimiento silencioso se vuelve más denso a medida que buscan formar parte de la trama urbana. El autor a través de su investigación intenta comprender cómo los habitantes han logrado habitar las pendientes de la ciudad y qué criterios se utilizan para construir la trama urbana y su periferia efímera. El estudio revela que el crecimiento autogestionado en las colinas altas ocurre siempre desde arriba, desde el eje de la cima, y desde este punto de partida, el asentamiento se extiende hacia los fondos de las quebradas de la manera más suave y flexible posible debido a la condición del relieve.

Concepción.



Fig. 4.4 Concepción. Fuente <https://www.pexels.com/es>. Libre de derechos.

Como la segunda ciudad más poblada de Chile, Concepción ha experimentado un crecimiento acelerado y procesos de metropolización. El desarrollo industrial, la expansión urbana y el aumento de la migración han generado desafíos en términos de planificación urbana, transporte y calidad ambiental. Estudios han analizado cómo estos cambios han afectado la calidad de vida de los habitantes de Concepción y han propuesto medidas para una metropolización más sostenible.

Quezada, Olivera, & García (2009), evalúan la estructura funcional del Área Metropolitana de Concepción (AMC), la cual la describen como una estructura funcional bicéntrica con una estructura espacial policéntrica restringida debido a la limitada influencia de los subcentros en relación a los dos centros principales (Concepción y Talcahuano). Los autores señalan que *“Las fuerzas que están interactuando en la expresión de formas policéntricas, tienen que ver con el modelo centrífugo en el área central, es decir Concepción y Talcahuano crecieron de un modo que generó nuevas áreas residenciales cada vez más lejos de sus centros. Éstas comenzaron a crear sus propias dinámicas y centros de producción y servicios, por tanto, tienen que consolidarse como centros independientes”*.

El estudio concluye que el AMC es un modelo con una estructura policéntrica espacialmente restringida, cuyo crecimiento está fuertemente influenciado por fuerzas centrífugas en la zona central. El estudio también sugiere que el modelo de incorporación presenta oportunidades para municipios con un desarrollo histórico que necesitan pertenecer a un núcleo más grande para atraer actividades no residenciales que les permitan diversificar sus funciones económicas.

Parra (2011), analiza el crecimiento urbano y la globalización del Área Metropolitana de Concepción en Chile, entre 1992 y 2010. En su estudio, el autor examina los tipos y procesos de crecimiento, así como el impacto de la globalización en la ciudad. Los resultados muestran que el Área Metropolitana de Concepción ha experimentado un **crecimiento significativo de población y expansión urbana**, impulsado por los sectores industrial y de servicios, concluye también, que la ciudad ha experimentado una transformación debido a la globalización, lo que ha llevado a nuevas formas de crecimiento urbano. Además, destaca la importancia de comprender la naturaleza discontinua de la ciudad y la necesidad de proyectos de revitalización en el centro de la ciudad. Según el autor, las características del proceso de metropolización en el Área Metropolitana de Concepción en primer lugar el **crecimiento de la población**, pues el área experimentó un crecimiento significativo de la población entre 1992 y 2010, impulsado por los sectores industrial y de servicios. **La expansión urbana** manifestada a través de la expansión de las comunas periféricas al núcleo metropolitano. **Actividad económica diversa**: El Área Metropolitana de Concepción es un importante centro de actividad económica, con sectores como la industria (forestal, minera, pesquera y manufacturera) y servicios. **La conectividad y transporte**: El área metropolitana de Concepción es el único lugar en Chile donde convergen cuatro modos de transporte: aeroportuario, portuario marítimo, ferroviario y vial. La transformación urbana dado que la globalización ha llevado a nuevas formas de crecimiento urbano en la ciudad, con la aparición de nuevos centros o concentraciones de residencia, industria y comercio. La **dispersión-concentración** aportado por el crecimiento urbano que se caracteriza por un proceso de dispersión-concentración, donde se extiende a través de la infraestructura y surgen nuevos centros dentro del área metropolitana. La influencia de la **red de infraestructura** como las autopistas y vías que se ha convertido en un elemento estructurante del área metropolitana.

Rodríguez M. (2013) señala que En a partir de los años ochenta, el Área Metropolitana de Concepción, experimentó importantes transformaciones en su estructura urbana y en su territorio. Se produjo un crecimiento urbano desigual y discontinuo, con una expansión selectiva y un mayor crecimiento en los suburbios. Surgieron nuevas formas de crecimiento urbano, como tramas residenciales en áreas no desarrolladas anteriormente, incluyendo la parcelación de suelo rústico en cerros. Durante los años noventa, se observó la salida de servicios urbanos y tecnologías de la ciudad, así como una revalorización de los espacios abiertos alrededor de la ciudad. Los espacios agrarios periurbanos del AMC se transformaron en espacios abiertos, ajenos a la lógica de la ciudad, destinados a usos industriales, residenciales o de preservación ecológica. A partir de los años 2000, el AMC se ha caracterizado por ser un territorio discontinuo y heterogéneo, con áreas abiertas junto a áreas urbanizadas. Estos espacios abiertos actúan como límites al crecimiento urbano ilimitado y configuran la particular fisonomía del espacio metropolitano. Son espacios vacíos que separan y estructuran la desconcentración urbana dentro del área metropolitana, estableciendo una nueva relación entre lo construido y lo no construido.

Aguirre (2016), describe el área metropolitana de Concepción como la segunda área metropolitana más grande e importante del Chile debido a las diversas actividades económicas que se llevan a cabo, incluyendo el puerto y las actividades industriales. Por esta razón, señala el autor, hay una gran actividad inmobiliaria en la zona que debe ser estudiada a través de las licencias de construcción aprobadas en el período mencionado. El estudio de Aguirre señala que las licencias de construcción, la gran mayoría se aprobaron en áreas urbanas en comparación con las áreas rurales. San Pedro de la Paz, Coronel y Concepción son los municipios que aprobaron el mayor número de viviendas de dos y tres pisos, y también son los que proporcionan la mayor superficie construida. En cuanto a las viviendas de cuatro pisos, Concepción es el municipio que aprueba la mayoría de las licencias en casi todo el período, y Chiguayante también tiene un gran número. Las viviendas de cinco a once pisos se concentran principalmente en Concepción y San Pedro de la Paz. Talcahuano y Concepción son los municipios que concentran las viviendas de mayor altura y diseño, lo que indica un nivel de diversidad en la construcción. Talcahuano es el municipio que reúne la mayor área de viviendas más altas. En general, cada municipio tiene su propia actividad inmobiliaria y especialización en ciertos tipos de viviendas.

El estudio concluye que se ha encontrado un aumento en las licencias de construcción aprobadas y el número de viviendas construidas en el área metropolitana de Concepción. La expansión de nuevas tierras para el desarrollo residencial ha permitido el crecimiento de la vivienda en las áreas periféricas, mientras que la densificación ha sido favorecida en los distritos centrales debido a su ubicación e infraestructura.

Prada, Aravena, & Barra (2022), se enfocan en la importancia del sector inmobiliario en la economía y el crecimiento urbano. El estudio se centra en el

Área Metropolitana de Concepción en Chile y concluye que el crecimiento metropolitano no difiere, al menos en lo morfológico, de otras dinámicas urbanas regionales. Sin embargo, hay singularidades locales explicables por el carácter universitario del Área Metropolitana de Concepción, el importante peso de la vivienda social y los atractivos paisajísticos. Los mismos constituyen procesos y mecanismos distintivos, que permiten avanzar en la comprensión de las dinámicas urbanas en ciudades secundarias.

León, Saravia, & Bisbal (2018), discuten sobre la gobernanza en sectores periurbanos de Concepción y señalan que la ciudad de Nonguén aledaña al área metropolitana está transitando por procesos de cambios y que esta transición ha generado tensiones y problemas que se han ido profundizando en el tiempo. Existen procesos más profundos, según los autores que han causado una discontinuidad entre la comunidad rural contigua que se añora y la realidad metropolitana a la que se enfrenta la población. La metropolización de Nonguén no se basa únicamente en una organicidad funcional, sino también en un proceso de **urbanización y exclusión** que ha sido parte del modelo dominante en la realidad chilena. Esto implica que, a diferencia de otras metrópolis que han resuelto diversos problemas derivados de su condición metropolitana, Nonguén aún no ha encontrado consenso sobre cómo abordar temas como la movilidad de las personas, la organización de los servicios públicos, la gestión de residuos y riesgos, entre otros.

Los autores señalan, además, que para enfrentar estos nuevos desafíos, se requiere de una gobernanza territorial definida y validada por los actores locales. Esto implica pasar de formas tradicionales de toma de decisiones a nuevas formas post-gubernamentales que sean más inclusivas y participativas.

Por otro lado, Toledo (2020), explica la importancia de los humedales urbanos en el Área Metropolitana de Concepción (AMC) y su relación con el habitante urbano. Menciona que estos humedales forman parte de la identidad paisajística de la zona y tienen el potencial de ser espacios verdes urbanos. Sin embargo, debido al **crecimiento acelerado de la ciudad**, estos ecosistemas frágiles han sido ocupados y deteriorados por desarrollos inmobiliarios y productivos. Sin embargo, también menciona que el liderazgo político metropolitano aún está en construcción debido a la reciente legislación chilena sobre administración metropolitana. La autora pone de manifiesto que en el mundo privado existen intereses particulares que dificultan la convergencia hacia un objetivo común, pero se destaca el avance en la materia a través del Comité Técnico Local conformado para abordar la situación de un humedal específico.

Antofagasta



Fig. 4.5 Antofagasta. Fuente <https://www.pexels.com/es>. Libre de derechos.

Esta ciudad, ubicada en el norte de Chile, ha experimentado un rápido crecimiento debido a la actividad minera y el desarrollo del sector energético. La metropolización en Antofagasta ha generado desafíos en términos de vivienda, servicios básicos, medio ambiente y cohesión social. Estudios han examinado la relación entre la actividad minera, la metropolización y el bienestar de la población local.

Yurac (1984) ya mencionaba el problema del transporte urbano y la importancia de considerar variables geográficas para planificar y mejorar el transporte en Antofagasta, Chile. Las características topográficas, la distribución y densidad de la población, la zonificación y uso del suelo urbano y el impacto ambiental son factores críticos que deben ser analizados en conjunto con otras variables para lograr una planificación óptima del transporte urbano y un desarrollo creciente de sus habitantes.

Aroca & Atienza (2008), en un estudio sobre la conmutación y su impacto en Antofagasta, hablan sobre las características que hacen a la Región de Antofagasta atractiva para la conmutación desde otras regiones. Destacan que el alto costo de vida en la región, debido a la escasez de suelo y los mayores costos de construcción y producción, reduce los ingresos per cápita en términos reales. Además, la región posee el mayor índice de inversión extranjera per cápita en el país debido a proyectos mineros, lo que atrae trabajadores que deciden no establecer su residencia allí. También mencionan que la geografía de la región puede implicar largos desplazamientos para trabajar. Según su estudio, se estima que en 2002, el efecto multiplicador de los salarios que se dejaron de gastar en la región debido a la conmutación fue de más de 120 millones de dólares. Esto podría tener un significativo impacto en la creación de empleo, estimándose en 7,082 puestos de trabajo adicionales, principalmente en

comercio y otros servicios. También analizan cómo la conmutación beneficia a otras regiones en términos de generación de empleo.

La conmutación, según el estudio de los autores, tiene varios efectos en el crecimiento de Antofagasta, en primer lugar, la conmutación aumenta la demanda de bienes y servicios en la región. Los trabajadores que conmutan a Antofagasta gastan su salario en la región, lo que impulsa el consumo local. Esto a su vez estimula la actividad económica y el crecimiento de los sectores comerciales y de servicios en la región. En segundo lugar, la conmutación puede contribuir a la diversificación productiva de Antofagasta. Como se mencionó anteriormente, la creación de empleo adicional debido a la conmutación tiende a concentrarse en actividades de comercio y otros servicios, lo que ayuda a diversificar la estructura económica de la región. Además, la conmutación puede tener un impacto positivo en la capacitación y habilidades de la fuerza laboral local. La demanda de mano de obra en actividades de comercio y servicios, donde se concentra la creación de empleo debido a la conmutación, puede requerir una mayor capacitación y habilidades por parte de los trabajadores locales. Esto puede llevar a una mejora en la calidad y productividad de la fuerza laboral, lo que a su vez puede impulsar el crecimiento económico de la región. Sin embargo, según los autores, es importante tener en cuenta que la conmutación también puede tener efectos negativos en el crecimiento de Antofagasta. Por ejemplo, la dependencia de la conmutación puede generar una alta movilidad laboral y una falta de arraigo de los trabajadores en la región. Esto puede dificultar la retención de talento local y la formación de capital humano a largo plazo, lo que podría limitar el crecimiento sostenible de la región.

Feliú, O'Brien, & Cooper (2010), analizan las contribuciones de la minera Chuquicamata al desarrollo territorial, social y económico de la Región de Antofagasta durante el siglo XX. El proceso comienza, según los autores, con las contribuciones locales de un complejo industrial y una ciudad corporativa, que evoluciona desde las ganancias y contribuciones específicas de un asentamiento minero de cobre hasta una situación de importancia regional, generando relaciones y vínculos económicos continentales que contribuyen al desarrollo social y económico de la región y del país. Señalan, además, que Chile y esta región en particular, tienen importantes ventajas comparativas y competitivas que se extienden al siglo XXI, tanto para la explotación de recursos minerales como para el aumento de vínculos con otros sectores productivos, en un proceso que genera nuevas configuraciones espaciales basadas no solo en la dinámica urbana de la ciudad corporativa sino también a través de la extensión y complejidad del territorio minero que ha sido económicamente activado por la industria minera.

Los autores concluyen que la minería del cobre ha tenido una gran importancia en el desarrollo económico y social de Chile, especialmente a través del complejo minero de Chuquicamata y su impacto en la región de Antofagasta. Destacan que la minería del cobre ha generado nuevas configuraciones territoriales y económicas en el país, y ha establecido conexiones a nivel regional, nacional y continental. Además, la minería del cobre ha sido responsable de mejores

índices de crecimiento y bienestar, establecidos sobre la base de una actividad que genera interrelaciones económicas perdurables en el tiempo entre múltiples empresas con diversos grados de innovación. Sin embargo, no hacen mención a la contaminación ambiental que se ha producido a lo largo de los años producto de la explotación minera en el norte de Chile.

Aguilera (2012), analiza el desarrollo de la ciudad de Antofagasta en Chile, menciona cómo la apertura de la economía chilena al mercado global y el ingreso de capitales extranjeros han influido en el desarrollo de la ciudad a través de la gran minería del cobre. Explica, además que, en la segunda mitad del siglo XX Antofagasta comenzó a obtener recursos del cobre y se reconfiguró la sociedad surgiendo barrios periféricos y expandiéndose al norte principalmente con barrios destinados a acoger a la masa obrera de la minería. Menciona que Chile pasó de un modelo de Estado benefactor a uno abierto a las dinámicas del mercado global, lo que permitió el ingreso de capitales extranjeros con leyes orientadas a una liberación económica. A fines de los años 80 y principalmente en los 90, los capitales extranjeros comenzaron a invertir fuertemente, principalmente en el mercado de la minería debido al pujante precio del metal rojo y la estabilidad política del país.

En este contexto, Antofagasta experimentó un fuerte crecimiento en su población y expansión urbana, dirigidos por una nueva geografía económica que ha posicionado a la ciudad en la red global. Según el autor, la ciudad ha entrado en un acelerado proceso de cambio respondiendo a los capitales y sus inversiones, debiendo adaptarse al fenómeno global y exigiendo cada vez más a sus habitantes y recursos naturales. De la misma manera, la ciudad se ha especializado en su oferta de servicios, asociados a la diversión y la minería, generando nodos de carácter global que reconfiguran los espacios, sin embargo, también sigue estando presente la dualidad de la “Ciudad Miseria”, desconectada del avance de la economía.

Corvera (2015) señala que el desarrollo urbano de Antofagasta ha estado estrechamente ligado a la industria minera, lo que ha atraído a una población con alto poder adquisitivo y ha dado lugar a un auge inmobiliario. Sin embargo, esto también ha resultado en desigualdades en la distribución de ingresos y una concentración de recursos en ciertas áreas de la ciudad. La llegada de capital extranjero en los años 90 contribuyó al crecimiento de ciudades relacionadas con la minería, pero también trajo fenómenos socio-espaciales como la fragmentación y segregación urbana. Algunos de los cambios que han ocurrido en Antofagasta en las últimas décadas debido al desarrollo minero y de la industria asociada según el autor son: un auge inmobiliario, un aumento en la población, desigualdades en la distribución de ingresos, una concentración de recursos en ciertas áreas de la ciudad, urbanización fragmentada y segregación espacial. También se ha producido una transformación en la estructura urbana de la ciudad debido a la llegada de capital extranjero en los años 90, que ha contribuido al crecimiento de la misma.

Galeno (2016), analiza los conceptos urbanos e históricos de Antofagasta. El autor explora las características únicas de la ciudad, como su formación artificial en un entorno desértico y su rápido crecimiento debido en parte a los procesos de migración, también aborda la tendencia global de urbanización y el cambio de poblaciones rurales a urbanas. Además, destaca la importancia de preservar los espacios naturales y establecer un mayor vínculo con ellos, así como la planificación urbana, la conservación del patrimonio y la necesidad de adaptar los edificios antiguos a los nuevos tiempos. También hace mención a los diferentes proyectos y planos realizados por ingenieros a lo largo de los años, así como la falta de atención de las autoridades en la planificación urbana. Discute la importancia del turismo y la necesidad de desarrollar áreas de esparcimiento. El autor discute la tendencia global de urbanización y el cambio de poblaciones rurales a urbanas. Además, menciona que Antofagasta se fundó en el contexto de operaciones urbanas influyentes y que ha experimentado un rápido crecimiento debido a la migración.

Thodes (2016), realiza un estudio en el área metropolitana de Antofagasta, determinando que las elites mineras han tenido un impacto significativo en la transformación de la estructura urbana de la ciudad. Según el autor, este proceso ha generado una división entre áreas consideradas valiosas y no valiosas, convirtiendo el *“entorno urbano en una mercancía”*. Esta mercantilización del espacio ha llevado a desigualdades sociales en términos de distribución del espacio y acceso a servicios, exacerbando las disparidades existentes. Además, destaca que la desigualdad en el desarrollo urbano no solo es resultado de la influencia de la gran minería, sino también de la falta de control gubernamental sobre el espacio. La ausencia de regulación estatal ha llevado a un aumento de los precios de las viviendas debido a la especulación inmobiliaria y la falta de provisión adecuada de terrenos y el gobierno no ha tomado suficientes medidas para promover la equidad social y ha respaldado indirectamente la especulación inmobiliaria al depender del sector privado para la provisión de viviendas. Otro factor importante en el proceso de metropolización de Antofagasta es la presencia de procesos de gentrificación que han contribuido a la segregación en ciudad, promoviendo la reinversión en áreas centrales y desplazando a residentes desfavorecidos. En general, el lugar de residencia en la ciudad sigue siendo un reflejo de la posición social y el acceso a oportunidades, lo que estigmatiza a los habitantes de las zonas más pobres y perpetúa la pobreza.

Games (2016), habla sobre los desequilibrios urbanos y la falta de planificación en el crecimiento de Antofagasta, así como la influencia de la actividad minera en los procesos de transformación del territorio y la calidad de vida de sus habitantes. También menciona los problemas de transporte, contaminación ambiental y carencia de servicios en la ciudad y plantea la necesidad de solucionar urgentemente el problema medio ambiental. Aborda la falta de desarrollo sustentable en Antofagasta debido a la dependencia de la actividad minera y la crisis minera como un factor que puede afectar dicho desarrollo.

Para Games, las actividades mineras han tenido una influencia significativa en el proceso de crecimiento urbano en Antofagasta primero por una dependencia

económica, pues depende en gran medida de la actividad minera como fuente de ingresos y empleo. Esta dependencia ha llevado a un crecimiento acelerado de la ciudad para satisfacer las necesidades de la industria minera y sus trabajadores, lo que ha traído desequilibrios urbanos. El crecimiento rápido y desordenado de Antofagasta debido a la actividad minera ha generado estos desequilibrios en la ciudad. Menciona también la falta de planificación en la expansión urbana, lo que ha llevado a la falta de servicios básicos, congestión del transporte y problemas ambientales. De la misma manera el territorio se ha ido transformando por la actividad minera que ha provocado una transformación del territorio, utilizado grandes extensiones de terreno para sus operaciones, lo que ha generado cambios en el paisaje y la pérdida de áreas naturales. Esta pérdida se ha traducido en contaminación ambiental y esto ha tenido un impacto en el desarrollo urbano de Antofagasta. La contaminación del aire, agua y suelos debido a las actividades mineras, afecta la calidad de vida de los habitantes y limita el desarrollo sostenible de la ciudad.

Bustos & Prieto (2019) hacen referencia que la explotación minera en Antofagasta ha tenido un impacto significativo en el crecimiento de la región. Algunos de los efectos del crecimiento relacionado con la actividad minera incluyen la generación de empleo, dada la inversión en nuevos proyectos mineros que ha significado un aumento en las fuentes de empleo directo e indirecto en la región. Esto ha impulsado la inmigración hacia las ciudades de Antofagasta y Calama, ya que muchas personas se trasladan en busca de oportunidades laborales en la industria minera. El crecimiento del empleo ha contribuido al desarrollo económico y al aumento de la población en la región, también el crecimiento de la actividad minera ha impulsado la construcción de infraestructuras necesarias para la extracción, procesamiento y transporte del cobre, esto incluye la construcción de carreteras, ferrocarriles, puertos y plantas de beneficio. El desarrollo de infraestructura ha mejorado la conectividad y facilitado el transporte de minerales, lo que ha estimulado el crecimiento económico y la inversión en la región impulsando a otros sectores económicos. La demanda de servicios y suministros por parte de la industria minera ha estimulado el desarrollo de sectores como la construcción, el comercio, el hotelaría y la gastronomía. Generando oportunidades de negocio y ha diversificado la economía local. Sin embargo, los autores destacan que el crecimiento relacionado con la actividad minera también ha generado desafíos y problemas, como los impactos ambientales mencionados anteriormente.

La contaminación del agua debido a la extracción y procesamiento del cobre que requiere grandes cantidades de agua, lo que ha llevado a la sobreexplotación de acuíferos y a la disminución de los recursos hídricos disponibles en la ciudad. Además, la actividad minera ha generado la presencia de relaves, que son residuos líquidos y sólidos contaminados que pueden filtrarse al agua subterránea y superficial, afectando la calidad del agua. Por otro lado, la contaminación atmosférica por la alta demanda energética de la industria cuprífera que ha llevado a la quema de combustibles fósiles, generando una importante contaminación atmosférica en la ciudad de Antofagasta y sus alrededores. La emisión de gases y partículas provenientes de las fundiciones y

generadoras de energía ha afectado la calidad del aire y la salud de la población. Otro punto importante de destacar es la pérdida de suelo agrícola. El auge de la actividad minera en la región, especialmente la expansión urbana relacionada con la relocalización del asentamiento minero de Chuquicamata, ha llevado a la pérdida de suelo agrícola. La expansión de la minería ha implicado la ocupación de terrenos anteriormente destinados a la agricultura, lo que ha afectado la producción de alimentos y la sustentabilidad de la actividad agrícola en el área.

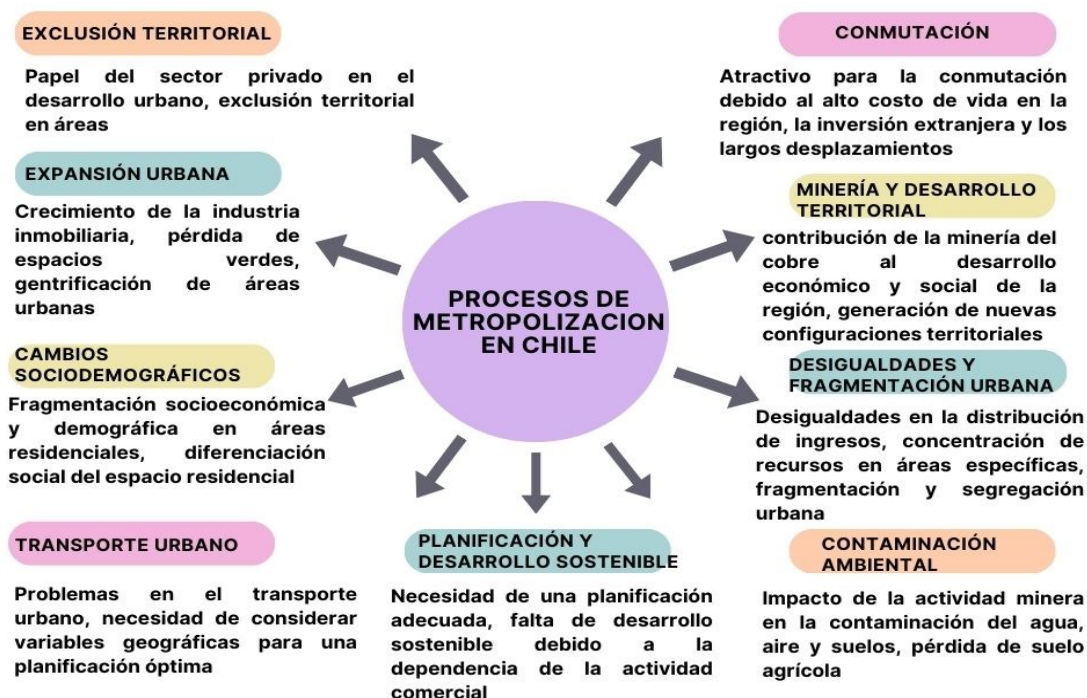


Fig. 4.6 Categorías y características de los procesos de metropolización de las ciudades de Santiago, Valparaíso, Concepción y Antofagasta en Chile. Fuente: Elaboración propia.

Al realizar un análisis de los diferentes casos de estudio de los procesos de metropolización de ciudades chilenas en los últimos 40 años, es posible advertir algunas características identificatorias, como la llegada de grandes capitales e inversiones privadas, tanto nacionales como extranjeras, siendo un factor determinante en el acelerado proceso de metropolización experimentado por las principales urbes chilenas durante las últimas décadas.

En el caso de Santiago, la capital del país, la apertura económica implementada desde fines de la década de 1970 permitió el ingreso de cuantiosos capitales externos, los cuales se han orientado en buena medida al mercado inmobiliario impulsando un acelerado proceso de expansión urbana. Esto se ha traducido en la proliferación de urbanizaciones cerradas para los estratos altos y medios altos, así como de extensas zonas periféricas de vivienda social para los sectores populares. Todo ello en un contexto de escasa planificación y regulación pública.

Como consecuencia, la urbe experimenta graves problemas de segregación socioespacial.

Por su parte, en Valparaíso, litoral central de Chile, los capitales privados han ejercido una enorme presión inmobiliaria, construyendo lujosos proyectos residenciales e impulsando procesos de elitización y gentrificación que han desplazado a la población de menores recursos hacia la periferia. De igual modo, la falta de políticas habitacionales ha exacerbado la expansión informal de asentamientos precarios en las quebradas.

En el sur del país, Concepción ha evidenciado un rápido crecimiento urbano orientado por la inversión inmobiliaria privada, en desmedro de una planificación pública. Ello ha configurado un territorio fragmentado, con una segregación residencial entre grupos socioeconómicos. Por su parte, Antofagasta por el extremo norte del país, ha experimentado una explosiva expansión urbana vinculada a las cuantiosas inversiones foráneas que han fluido hacia la gran minería del cobre instalada en el desierto de Atacama. Dichos capitales han alimentado un pujante mercado inmobiliario destinado a dar residencia a los profesionales y técnicos de dicha industria.

En definitiva, en todas estas urbes estudiadas, el accionar de grandes capitales privados ha sido un factor decisivo, configurando el patrón espacial del crecimiento metropolitano. No obstante, la escasa planificación y regulación pública ha derivado en severos problemas socioespaciales que atentan contra el desarrollo armónico e inclusivo de las áreas metropolitanas.

CAPITALES PRIVADOS Y DESARROLLO URBANO EN CHILE.

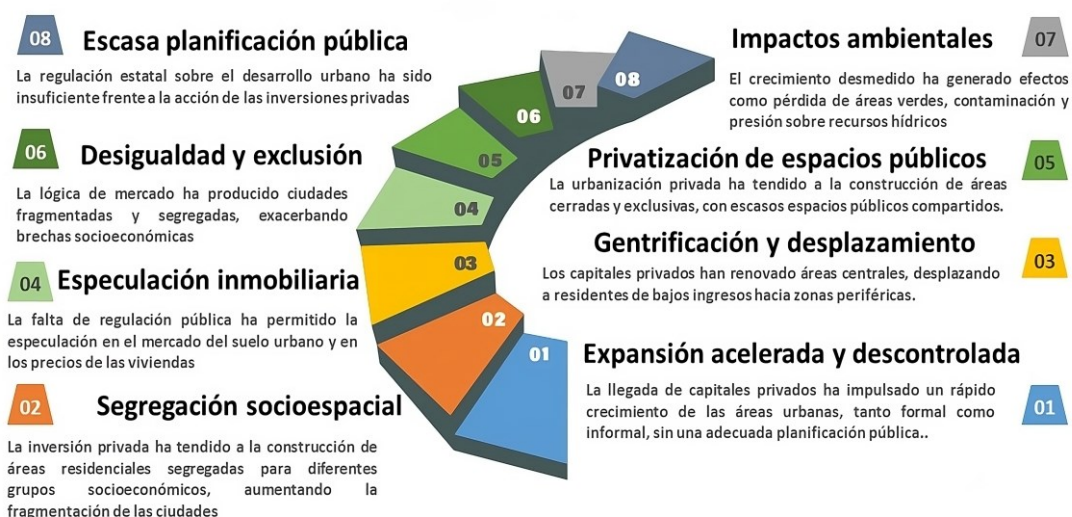


Fig. 4.7 Capitales privados y desarrollo urbano en Chile. Fuente: Elaboración propia.

En el contexto de los procesos de metropolización en las ciudades chilenas, resulta crucial examinar de cerca los agentes que han desempeñado un papel fundamental en la promoción y configuración de estos fenómenos urbanos. La metropolización, ha experimentado importantes impulsos en el escenario chileno, especialmente en Santiago.

La tabla a continuación proporciona una visión detallada de los diversos agentes involucrados en estos procesos, destacando sus características distintivas y contribuciones específicas. Desde desarrolladores inmobiliarios que han liderado la construcción de urbanizaciones cerradas hasta inversionistas financieros que han respaldado proyectos a gran escala, pasando por la intervención de autoridades gubernamentales y la presencia significativa de empresas extranjeras y nacionales en el ámbito inmobiliario.

Agentes	Características
Desarrolladores Inmobiliarios	Rol protagónico en la promoción y construcción de proyectos inmobiliarios, especialmente urbanizaciones cerradas y conjuntos habitacionales.
Inversionistas Financieros	Financiamiento de grandes proyectos inmobiliarios. Participación de bancos y fondos de inversión nacionales y extranjeros.
Autoridades Gubernamentales	Poca presencia en la regulación, impulso de políticas Municipales y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Empresas Extranjeras	Corporaciones transnacionales que instalan sedes y centros de negocios regionales en Santiago, generando demanda de proyectos residenciales y oficinas
Capital Inmobiliario Nacional	Grupos económicos nacionales , con fuerte involucramiento en el negocio inmobiliario en la capital del país.

Tabla 4.0. Agentes impulsores de los procesos de metropolización en Chile. Fuente: Elaboración propia.

A partir de la información relevada, es posible mencionar que la metropolización, caracterizada por la concentración de población y actividades económicas en áreas metropolitanas, se ve influenciada por una red compleja de participantes.

Desarrolladores inmobiliarios desempeñan un papel destacado en la promoción y construcción de proyectos urbanos, subrayando la importancia del sector

inmobiliario en la configuración del entorno urbano. Estas empresas contribuyen significativamente al proceso de metropolización, liderando la creación de urbanizaciones cerradas y conjuntos habitacionales. El respaldo financiero también emerge como un elemento importante, evidenciado por la participación de inversionistas financieros, incluyendo bancos y fondos de inversión. Su presencia destaca la necesidad de recursos financieros para llevar a cabo proyectos de metropolización a gran escala.

Aunque las autoridades gubernamentales han tenido una presencia limitada en la regulación, su participación en políticas barriales refleja un intento de orientar el desarrollo urbano desde una perspectiva gubernamental.

Desde otra perspectiva, la globalización del desarrollo se manifiesta en la llegada de empresas extranjeras que instalan sus sedes especialmente en Santiago, la capital de Chile, generando demanda local e internacional de proyectos residenciales y de oficinas. Este fenómeno subraya la creciente interconexión de las ciudades chilenas en el contexto global. Además, la participación activa de empresas nacionales destaca la convergencia de diferentes sectores económicos en el negocio inmobiliario, demostrando la complejidad y la interdependencia de los actores económicos en el proceso de metropolización.

SECCIÓN V: TRANSFORMACIÓN METROPOLITANA: DESCUBRIENDO LA EVOLUCIÓN URBANA DE SERENA-COQUIMBO.

En la presente sección se analiza el proceso de metropolización experimentado por las ciudades de La Serena y Coquimbo en las últimas cuatro décadas, evolucionando desde centros urbanos provinciales hacia una conurbación más consolidada. Se explora la génesis de esta transformación a partir del denominado "Plan Serena", hito urbanístico que sentó las bases del desarrollo de esta área. Luego se identifican una serie de eventos clave como la construcción de nueva infraestructura vial y portuaria, la instalación de industrias significativas, la concesión de servicios estratégicos a privados y la proliferación de grandes centros comerciales, especialmente a partir de los años 90.

Se identifican todos estos hitos, en conjunto con las políticas de carácter neoliberal y el rol de agentes como desarrolladores inmobiliarios y el rol que han jugado en el impulso del crecimiento económico, demográfico y territorial de la conurbación. Se identifican, además patrones como una estructura binuclear en tensión entre La Serena y Coquimbo, así como procesos de segregación socioespacial evidenciados en la migración de grupos acomodados hacia nuevas áreas exclusivas y el desplazamiento de sectores vulnerables hacia zonas periféricas desconectadas.

La sección analiza multifacéticamente este proceso de metropolización, desde sus orígenes históricos hasta la configuración actual, identificando diversas

clave como políticas públicas, inversiones privadas en grandes proyectos y dinámicas de consumo masivo, que en su interrelación compleja han moldeado el territorio de esta área metropolitana emergente.

Génesis de una Transformación: De la Provincia a la Conurbación.

En las últimas cuatro décadas, La Serena y Coquimbo han experimentado una metamorfosis urbana notable, evolucionando de ciudades provinciales a una conurbación dinámica. Se destaca la construcción de nuevos edificios y el desarrollo de zonas residenciales y comerciales como testigos de esta evolución. Este proceso no sólo ha aumentado la superficie urbana, sino que también ha marcado la transición hacia un área metropolitana postindustrial. Un estudio detallado del Gran La Serena ha revelado patrones significativos en la conformación urbana, proporcionando una visión integral de este cambio (Orellana Mac Brite, 2023). El estudio sobre la conformación metropolitana del Gran La Serena destaca el aumento del área urbana en un 80% impulsado por el Plan Serena. Se identifican patrones morfológicos, funcionales y socioespaciales singulares, como una centralidad binuclear en tensión y un patrón de crecimiento concéntrico de los grupos socioeconómicos bajos. El Gran La Serena se presenta como una nueva forma de metropolización, con un patrón de centralidad binuclear y un crecimiento urbano fragmentado. Esta

transformación urbana no se ha desarrollado en un vacío, sino que ha estado influenciada por el impacto de desarrolladores inmobiliarios y políticas neoliberales. Estos actores desempeñan un papel crucial en la configuración urbana y la búsqueda actual se centra en identificar los impulsores específicos del crecimiento, analizar las causas subyacentes y comprender los aportes individuales de estos actores clave en el proceso de transformación de la conurbación.

En 1940 las dos ciudades La Serena y Coquimbo estaban compuestas por dos sistemas urbanos independientes (Imagen N° 5.1) compactos y circunscritos a sus zonas centrales, La Serena con 220.32 ha y Coquimbo con 142.27 ha. (GORE COQUIMBO, 2022).

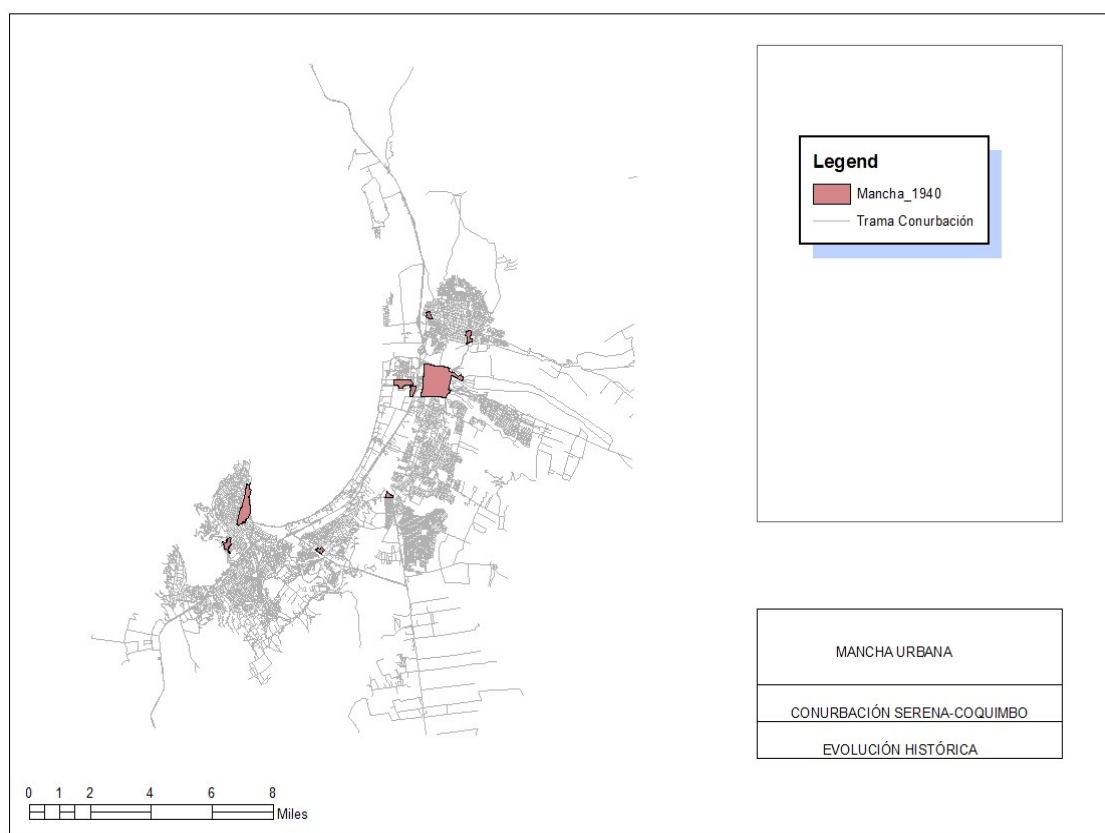


Fig. 5.0: Mancha urbana conurbación 1940/2022. Fuente: Elaboración propia en base a datos de (GORE COQUIMBO, 2022).

Ambas ciudades conservaron su forma urbana compacta desde el siglo XIX. Según González Videla (1975), las familias más acomodadas de La Serena vivían en el centro de la ciudad y en Coquimbo se ubicaban en el sector denominado como Barrio Inglés a un costado del actual acceso al puerto.

Más adelante entre los años 1946 y 1952 la conurbación sufre un cambio sustancial con el denominado “Plan Serena” (Biblioteca nacional de Chile, 2022).

el cual se transformó en un hito para el entonces presidente de la República Gabriel González Videla, el proyecto tenía metas muy ambiciosas para la región partiendo por una transformación urbanística de la ciudad de La Serena para convertirla en un polo de desarrollo económico que sería replicable en todo el país. Algunos de los cambios más importantes que se pueden apreciar son la recuperación de espacios públicos, la restauración del casco antiguo de la ciudad, la reconstrucción de establecimientos educacionales y edificios de servicios públicos, una nueva estación de ferrocarriles, la construcción de nuevas áreas verdes y parques y un museo al aire libre constituido por réplicas de grandes esculturas griegas, muchas de las cuales aún se pueden apreciar en la denominada Avenida de Aguirre. Luego de estos cambios la ciudad marcó un estilo arquitectónico y fijó un sello patrimonial que se mantiene hasta nuestros días.



Fig.5.1 La Alameda. Avenida Francisco de Aguirre 1949. Fuente: Biblioteca nacional digital.

Plan Serena y el nacimiento de la conurbación Serena-Coquimbo.

Torrent (2022), señala que el plan Serena resulta un episodio clave de la historia del urbanismo y la planificación en Chile durante el siglo XX. De la misma manera tal como lo indica Torrent, el Plan Serena es muy importante para esta tesis, pues sienta las bases de un proceso de transformación que tiene una evolución histórica que va más allá del alcance del estudio enmarcado por los últimos 30 años, sin embargo, es necesario incorporar para hacer un análisis con mayor profundidad.

En palabras del mismo creador del Plan, queda indicado en el libro “Memorias” (González Videla, 1975) *“El urbanismo no consiste en abrir nuevas calles o en pavimentar una ciudad, si no que su función es el grupo humano (urbe), es decir, la ciudad en todas sus manifestaciones abarcando el campo que la circunda.”*

Lo que el Plan Serena urbanizó fue la zona comprendida entre la bahía de La Herradura y la bahía de Coquimbo por el sur hasta la zona de Punta de Teatinos por el norte. Con el fin de alcanzar estas metas trazadas se diseñaron dos planes reguladores, el primero denominado Plan Regulador Regional que consideraba también zonas agrícolas e industriales (imagen N°5.3) y el segundo denominado Plan de urbanización de La Serena (imagen N°5.4) que transformó a la ciudad en residencial y cabecera política administrativa de la provincia de Coquimbo, centro educacional, artístico y cultural de la zona norte de Chile (Torrent H. , 2021).

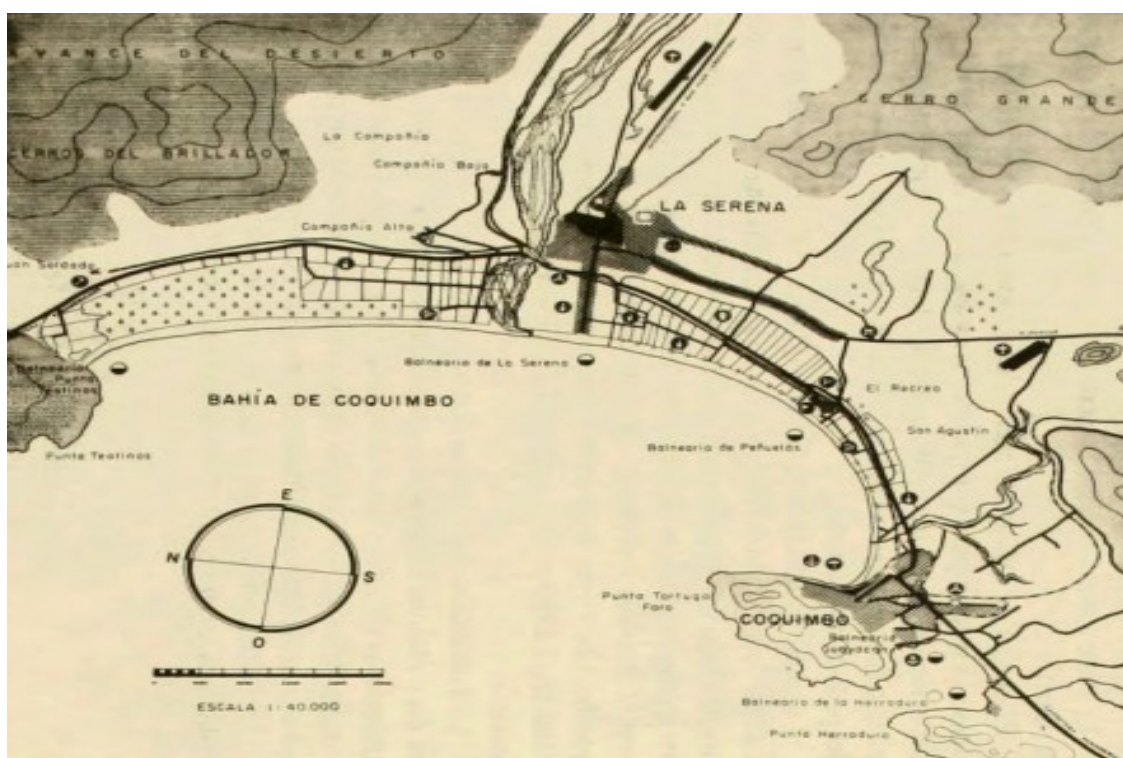


Fig. 5.2 Plan regulador regional del Plan Serena. Fuente: (González Videla, 1975)



Fig. 5.3 Plan de urbanización de La Serena. Fuente: (González Videla, 1975).

Al revisar la propuesta del Plan Serena se puede observar la conformación de dos zonas urbanas bien delimitadas complementándolas por un sector intermedio pequeño como Balneario (Peñuelas) con una orientación eminentemente turística sentando las bases de la configuración que actualmente tiene la conurbación.

El presidente Gabriel González Videla tenía un profundo cariño por La Serena ya que era su ciudad natal, por lo que quiso impulsar especialmente su desarrollo. Previo al Plan, la agricultura y minería eran las principales actividades económicas de la provincia, las cuales se han mantenido hasta nuestros días, sin embargo, en esa época se encontraba de lado del desarrollo industrial y económico del país.

Ambas ciudades tenían un estilo arquitectónico colonial español que González Videla buscó resaltar y conservar con el Plan. La visión del Plan Serena era convertir a toda la bahía de Coquimbo, desde La Herradura hasta La Serena y Coquimbo, en una sola unidad urbanística integrada, con industria, educación, turismo y obras de infraestructura, buscando potenciar a La Serena como capital cultural, educacional y artística de la región e impulsar el desarrollo turístico de toda la zona gracias a sus playas, clima y nuevas obras. Convertir la ciudad en un centro regional de la cultura y el arte de trascendencia nacional, con nuevas universidades, liceos, escuelas técnicas, museos, construir estos edificios educacionales con un estilo arquitectónico grandioso y suntuoso, de alto nivel, para elevar la calidad educativa.

Mejorar la infraestructura vial con la carretera a Santiago y el camino a San Juan, para potenciar su desarrollo económico, fue también uno de los objetivos que se plasmó con este plan.



Fig 5.4 Mancha urbana de la conurbación 1947. Fuente: Infraestructura de datos espaciales Gobierno de la región de Coquimbo
<http://ide.gorecoquimbo.gob.cl> <https://gorecoquimbo.maps.arcgis.com/>

Tipologías de ocupación de borde		
Esquema tipológico	Perfil de borde	Descripción
1955		El Plan Serena consolida el balneario como modo de aproximación al borde. Las edificaciones, casino y cabañas, son aisladas en entorno verde, en relación directa con la playa. La calle se ubica atrás de lo edificado.

Fig. 5.5 Ocupación del borde costero Plan Serena. Fuente: (Orellana , Díaz, & Fierro, 2016).

El Plan Serena reunió numerosas escalas de actuación. Desde el punto de vista territorial tuvo un alcance provincial, la provincia de Coquimbo. Una escala intercomunal proyectando obras de infraestructura pública y de servicios entrelazando a dos comunas, la de La Serena y de Coquimbo, determinando y

delimitando zonas urbanas, industrial y de turismo entre ambas comunas fortaleciendo la comunicación entre ellas. Una escala arquitectónica urbana *“definiendo las relaciones entre la construcción de la escena urbana y cada edificio”* (Torrent H. , 2004).

Respecto de las zonas agrícolas que se encontraban en la primera terraza, estaban constituidas por tierras pantanosas las que fueron desecadas mediante la construcción de drenajes con salida hacia el mar. Estas parcelaciones fueron entregadas principalmente a inmigrantes italianos y alemanes. Los inmigrantes italianos llegaron en su gran mayoría proveniente de la región de Trento que fue particularmente golpeada por la segunda guerra mundial dada su ubicación en la frontera que estimuló que gran parte de su población migrara a otros países.

Los relatos de las primeras familias manifestaban las tremendas dificultades que encontraron en la zona, pues la tierra tenía mucha sal, agua y arena, sin embargo, los trentinos no solo incursionaron en la agricultura, crearon empresas en sectores como el calzado, muebles y la industria vitivinícola.

Un relato de inmigrante Maria Longhi hablando con su marido *“te gustaría ir a Chile, ¿dónde es, dije?, hizo memoria de cuando era un poco más joven, me acordé (...)” Es el fin del mundo” dijo, no importa, ¿pero te gustaría ir? mira, dijo, cosa de salir de este infierno, iría a cualquier parte...”* (Beit, 2021) .

El plan Serena más allá de la transformación arquitectónica temática que es más evidente al recorrer la ciudad, es una experiencia de planificación urbana a gran escala que impacta en el territorio comprendido por dos ciudades Serena y Coquimbo. No se conocen estudios de la magnitud el Plan Serena en Chile que dé cuenta *“de la relación de una política de fomento económico y la transformación urbana y edificatoria que da cabida a los cambios, vale decir un verdadero Plan Estratégico”* (Fierro Page, 2015).

Cambios en la estructura de las ciudades de La Serena y Coquimbo a partir del plan Serena.

Sin duda el Plan Serena generó un cambio en la estructura de las ciudades de la Serena y Coquimbo, sin embargo, luego de este gran proyecto hay un hito importante en la transformación territorial de Serena y Coquimbo y pasa por la inauguración en 1969 de la carretera Panamericana Norte durante el gobierno del presidente Eduardo Frei Montalva bajo el decreto N° 556. Si bien esta carretera comenzó su construcción en 1945 por tramos que van desde Arica por el norte de Chile a Puerto Montt por el sur, fue en 1969 que se dio por finalizada su construcción. Una vez concluida esta obra, el viaje entre las ciudades de la Serena y la capital Santiago se redujo de dos días en automóvil a 8 horas (MOP, 2022).



Fig. 5.6 Construcción carretera panamericana Norte 1969. Fuente:
<https://www.infraestructurapublica.cl>

De la misma manera que la carretera acercó las distancias entre la capital y la ciudad de la Serena, la vía férrea que recorre un tramo entre las dos ciudades que surge como extensión de la explotación minera regional sirvió de conexión entre la ciudad puerto y La Serena y alrededor de la cual surgió un crecimiento de la ciudad de Coquimbo y en La Serena una incipiente expansión de la ciudad hacia el sur, situación no contemplada en el Plan.

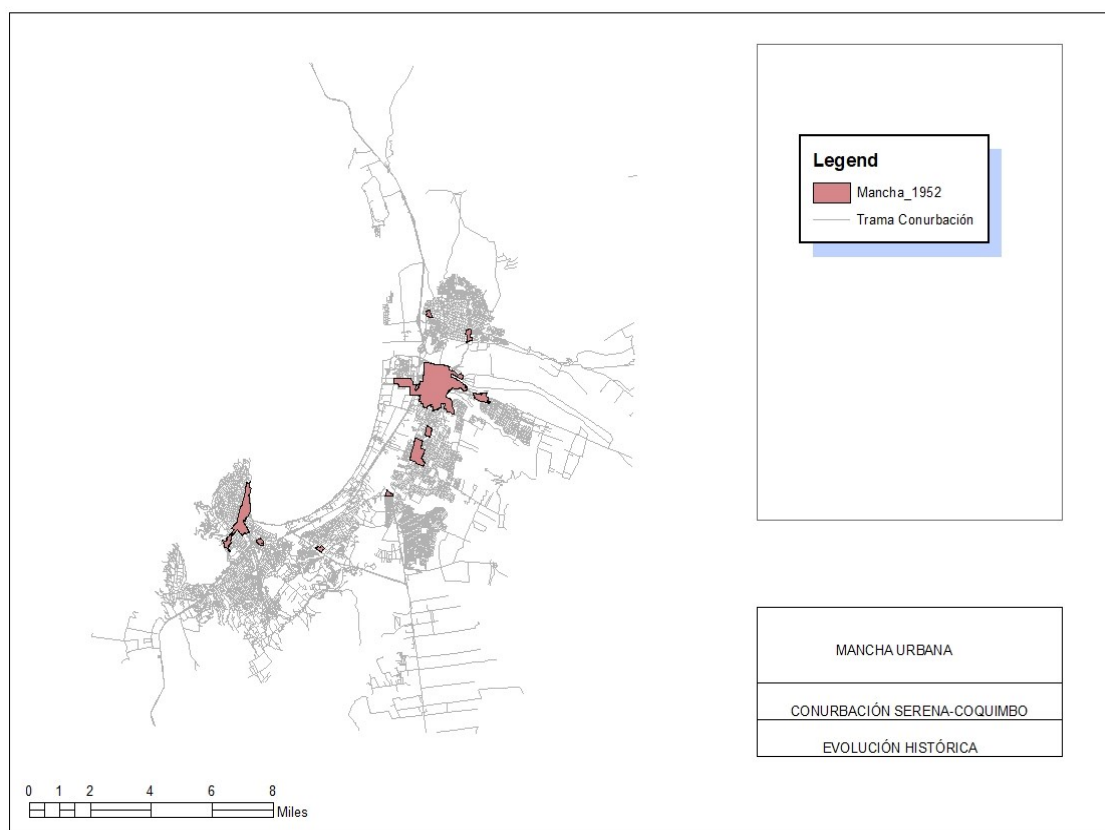


Fig. 5.7 Mancha urbana de la conurbación 1952. Fuente: Elaboración propia en base a datos de (GORE COQUIMBO, 2022).

Entre los años 1960 a 1970 se generaron políticas de vivienda muy marcadas, las cuales prevalecen hasta hoy día en el país, principalmente por la promulgación del Decreto con fuerza de Ley N°2(D.F.L.2) el cual instauró el llamado Programa Nacional de Vivienda que propició el ahorro previo para la compra de una inmueble habitacional del tipo social, de esta manera esta política buscó la participación del sector privado en la construcción de dichas viviendas y generó exenciones fiscales para los desarrolladores inmobiliarios para la construcción de viviendas menores a 140 m² de construcción (Hidalgo D., 1999).

Junto con los movimientos migratorios y las políticas de vivienda enmarcadas en el D.F.L.2 originaron cambios tanto en la ciudad de La Serena como en Coquimbo rebasando los límites oficiales de la época (Imagen N°5.8), de esta manera surgen en ambas ciudades asentamientos informales instalados por la migración campo ciudad venidos de localidades rurales cercanas a la conurbación Tierras Blancas en Coquimbo y Las Compañías en La Serena.

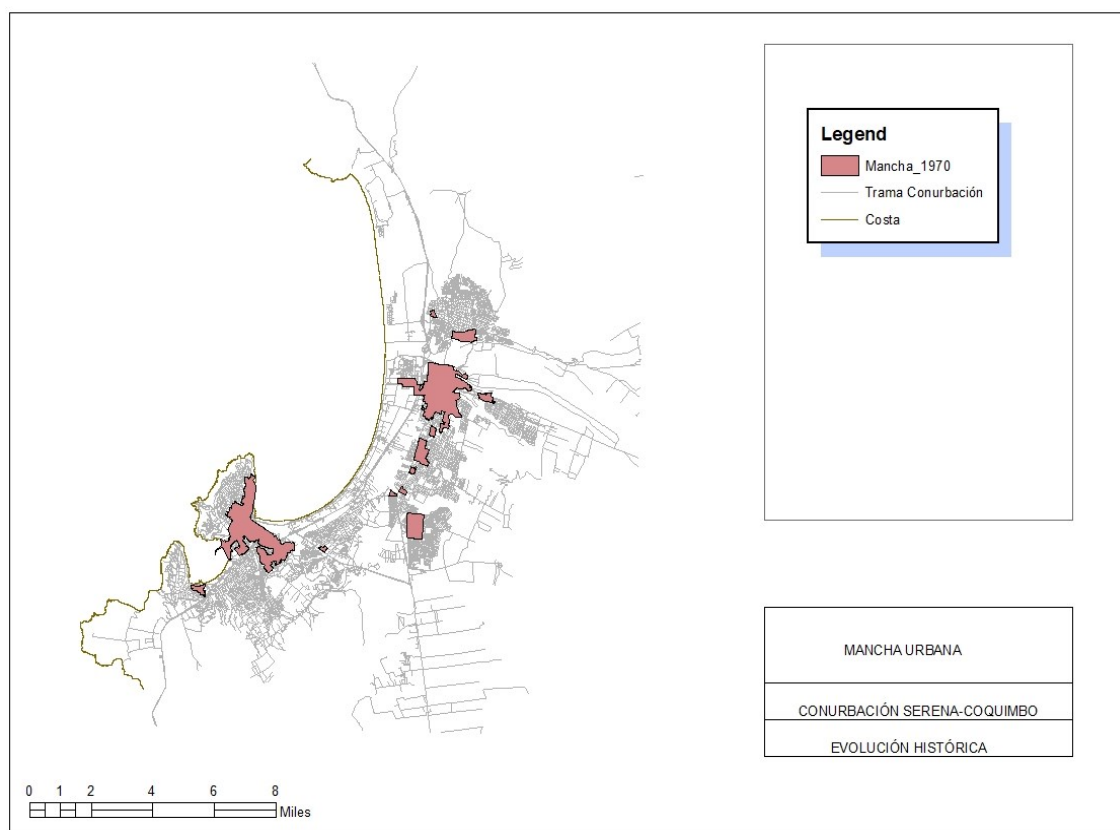


Fig. 5.8 Mancha urbana de la conurbación 1970. Fuente: Elaboración propia en base a datos de (GORE COQUIMBO, 2022).

Para los años ochenta la conurbación comienza a crecer en la periferia con zonas incipientemente pobladas y fragmentadas, las que luego fueron siendo regularizadas. A partir de la modificación del plan regulador en el año 1968 de la comuna de Coquimbo, se construyeron viviendas sociales cercanas a los asentamientos primeramente informales que dieron paso al desarrollo de lo que se conoce actualmente como Barrio Industrial de Coquimbo iniciado con anterioridad con la instalación de la fábrica de neumáticos FIRESTONE el 28 de mayo de 1966 y la fábrica de textil Lanera Austral con capitales primeramente privados de familias palestinas y luego expropiadas bajo el decreto N° DL 520 en el gobierno de la Unidad Popular de Salvador Allende en 1970 (Barros Cajdler, 2013).



Fig. 5.9 Instalación Fabrica de neumáticos FIRESTONE 1966. Fuente: Diario el Día 2020.



Fig. 5.10 Fábrica Textil Yapur 1970. Fuente: [tp://www.memoriachilena.gob.cl/](http://www.memoriachilena.gob.cl/).

Conformándose de esta manera un elemento tractor de producción junto a la actividad minera, ferroviaria y portuaria de la época fueron configurando incipientemente al principio un barrio industrial que se ha mantenido hasta ahora, por el contrario, en la ciudad de La Serena en la misma época mantenía un rol de servicios sin una actividad intensiva industrial como su vecina Coquimbo. Bajo estas relaciones que se fueron formando en cada ciudad se comenzó a ocupar

de forma fragmentada los espacios interurbanos intermedios entre ambas ciudades.

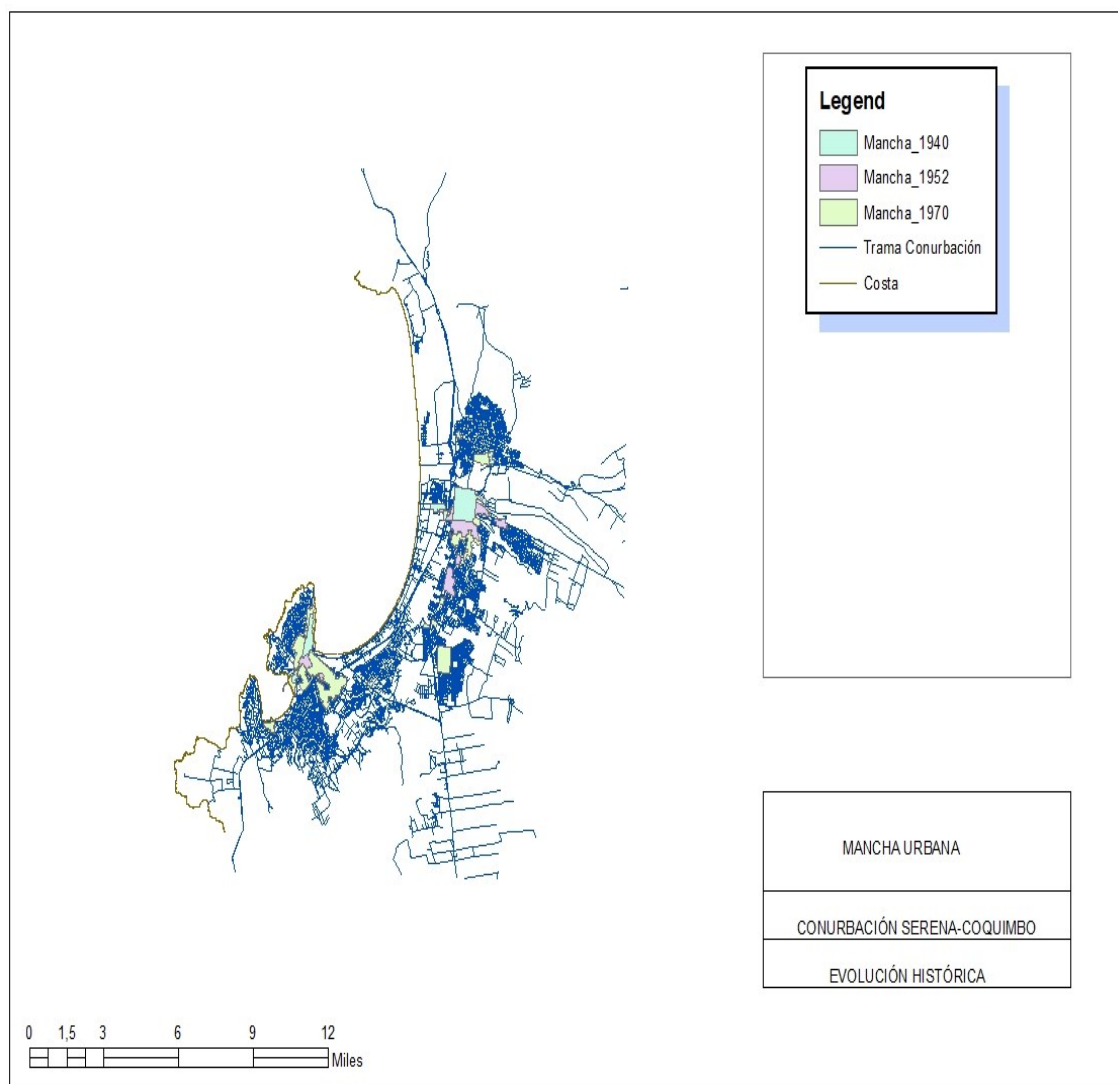


Fig. 5.11 Manchas urbanas 1940-1952-1970. Fuente: Elaboración propia en base a datos de (GORE COQUIMBO, 2022).

Sin duda también un hito en la historia de la conurbación fue el inicio de las operaciones del CASINO DE JUEGOS DE COQUIMBO ubicado estratégicamente en el límite oficial de ambas ciudades, si bien la historia de este importante recinto se remonta a 1935 que comenzó a operar un casino de juegos el cual fue administrado en la época por el Rotary Club de La Serena y Coquimbo, no fue hasta 1976 que la Municipalidad de Coquimbo autorizó oficialmente su instalación en su actual ubicación en Peñuelas.

En 1994 se adjudica la concesión a la empresa Enjoy y en 2007 se remodela completamente y se construye también el Hotel de la Bahía, todo un hito que se mantiene hasta ahora (Asociación Chilena de Casinos de Juegos, 2022).



Fig. 5.12 Casino de juegos de Coquimbo 1990. Fuente: Casa de la Cultura Municipalidad de Coquimbo 2022.



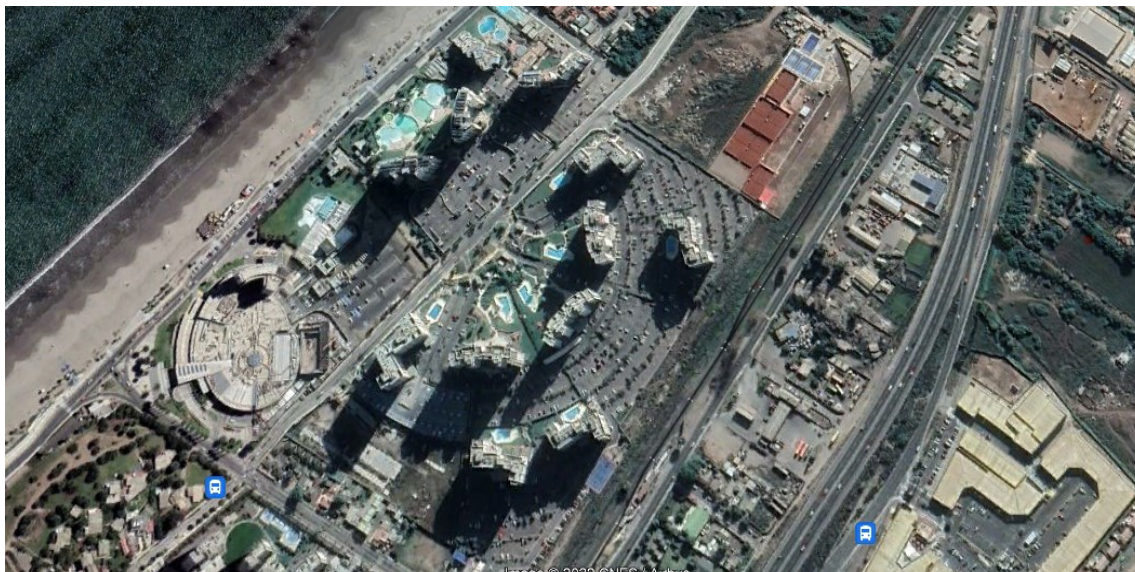


Figura 5.13 Casino de juegos de Coquimbo 1990- 2022. Fuente: Elaboración propia a partir de Imágenes satelitales Google Hearth Pro histórico 2022.

Tanto el casino de juegos de Coquimbo como el Club Hípico de Peñuelas fueron atractivos turísticos locales y nacionales en la época de los años noventa, si bien el Casino de juegos de Peñuelas ahora Concesión Casino Enjoy se ha mantenido y crecido en los últimos años, el club Hípico no corrió con la misma suerte, siendo la última carrera el año 2007 y en el 2014 fue demolido para iniciar la construcción de edificios residenciales de gran altura como lo muestra la fig. 5.13.

Estos dos hitos de la conurbación están vinculados con el aparecimiento en el sistema urbano ahora conectado con subcentralidades y zonas temáticas vinculadas. Siguiendo a André Corboz "*el territorio como palimpsesto*" (Corboz, 1983) comienza a configurarse la conurbación de forma más evidente. Este sector sin embargo había sido ya concebido en el Plan Serena de los años cincuenta como balneario turístico.

Tránsito desde los centros históricos hacia los límites urbanos.

En este período temporal se puede advertir un tránsito de la población más acomodada desde los centros históricos o tradicionales en dirección sur continuando un eje tradicional como es la Av. Balmaceda en el caso de La Serena (Fig. 5.14) y el sector denominado el Llano en el caso de la Coquimbo (Fig. 5.15).



Fig. 5.14 Sucesión de imágenes del eje Avenida Balmaceda La Serena 1982-2004-2022. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro Histórico 2022



Fig. 5.15 Sucesión de dos imágenes del sector el Llano de Coquimbo 1982-2022. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth Pro Histórico 2022.

En el caso de los grupos sociales de más bajos ingresos en este período de tiempo tienden a concentrarse en los límites urbanos de ambas ciudades. En el caso de La Serena se puede advertir un tránsito hacia el sector denominado Las Compañías separado por el río Elqui en su desembocadura siendo una barrera natural de separación (Fig. 5.16). Esta zona está fuera de los sitios fundacionales de la ciudad y no contaba con servicios ni infraestructura necesaria acorde a las necesidades de su población y por tanto este alejamiento físico tuvo consecuencias en la segregación, vestigios que aún perduran hasta hoy. Esta segregación histórica e intencionada de la vida cotidiana del sector ha sido un fenómeno estudiado por el académico Miguel Ángel Suárez (Suárez, 2013).



Fig. 5.16 Sucesión de imágenes del sector Las Compañías 1982-2022.
Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro.2022.

En el caso de la ciudad de Coquimbo, los grupos sociales más bajos tienden a concentrarse de forma dispersa en el sector denominado Tierras Blancas, de forma informal primero y luego definitivo (Fig. 5.17).

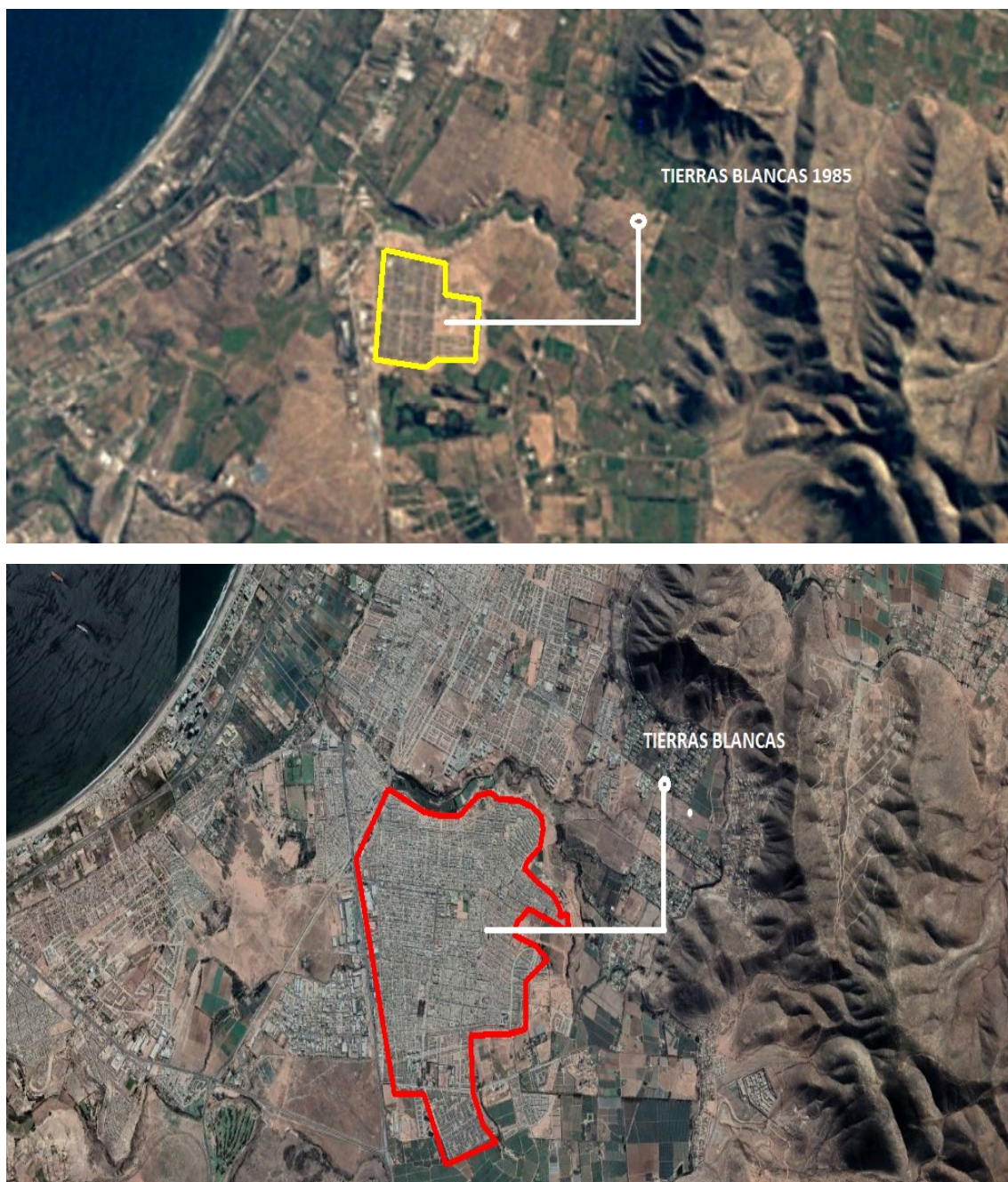


Fig. 5.17 Sucesión de imágenes del sector de Tierras blancas 1985-2022.
Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro.

Durante el período entre 1985 y 2022, se evidencia en las ciudades de La Serena y Coquimbo un proceso de segregación socioespacial entre grupos de altos y bajos ingresos.

Por un lado, la población acomodada que históricamente habitaba en los centros fundacionales e históricos de ambas ciudades, tiende a migrar hacia sectores más modernos y de mayor plusvalía, ubicados en dirección sur siguiendo ejes de crecimiento tradicional. En La Serena este tránsito se da a lo largo de la Avenida Balmaceda y en Coquimbo a través del sector El Llano. Estos grupos

de mayores ingresos buscan alejarse de las áreas más antiguas y deterioradas, en búsqueda de nuevos barrios que denoten un mejor status social.

Por otro lado, la población de menores recursos que antes ocupaba de forma dispersa algunos intersticios de los centros históricos, con el tiempo se ve progresivamente segregada hacia la periferia de ambas ciudades. En La Serena, los sectores vulnerables se concentran en Las Compañías, separados del centro por el río Elqui, configurando una barrera natural. Este alejamiento físico tuvo como consecuencia la marginalidad y falta de servicios e infraestructura acorde a las necesidades de sus habitantes. En Coquimbo, la población de bajos recursos se ubica en el sector de Tierras Blancas, inicialmente de forma informal y luego de manera definitiva.

Estos procesos de migración interna y segregación socioespacial se han visto reforzados por la agregación continuada de nuevos paños habitacionales y de servicios, principalmente en la periferia de ambas ciudades.

En el caso de los proyectos habitacionales, la llegada de grandes inmobiliarias ha impulsado la construcción masiva de conjuntos de departamentos y casas para sectores medios y altos en las afueras de La Serena y Coquimbo. Estos nuevos barrios residenciales atrajeron a población de mayores ingresos desde los centros históricos, consolidando su tránsito hacia las áreas periféricas y aumentando la fragmentación social del territorio. Asimismo, la instalación de nuevos centros de servicios como universidades privadas, clínicas y centros comerciales también contribuyó al despoblamiento relativo de las áreas centrales. Estas inversiones tendieron a orientarse hacia los ejes viales de acceso y salida de las ciudades, acentuando las dinámicas de segregación preexistentes.

De esta forma, la agregación continua de paños habitacionales y equipamientos en la periferia por parte de agentes privados, sumado a las lógicas históricas de distinción social, explican la acentuación de las brechas y la fragmentación del territorio en distintas áreas sociales que se evidencia actualmente en la conurbación de La Serena y Coquimbo.

Hitos y Transformaciones: 40 Años de Cambio Urbano.

La metropolización de las ciudades de La Serena y Coquimbo ha sido un proceso marcado por una serie de hitos fundamentales que han moldeado su desarrollo económico, social y urbano a lo largo del tiempo en estos últimos 40 años.

Estos hitos, en forma de eventos significativos y decisiones estratégicas, han sido de alguna manera, los motores impulsores que han llevado a estas ciudades a evolucionar desde centros urbanos en crecimiento hasta una metrópolis en constante expansión. A través de nombres y fechas clave, se explora los momentos cruciales que han definido el proceso de metropolización de La

Serena y Coquimbo, desvelando cómo cada uno de estos hitos ha dejado una marca indeleble en la transformación de la conurbación. Desde la construcción de infraestructuras viales hasta la llegada de empresas privadas a la conurbación.

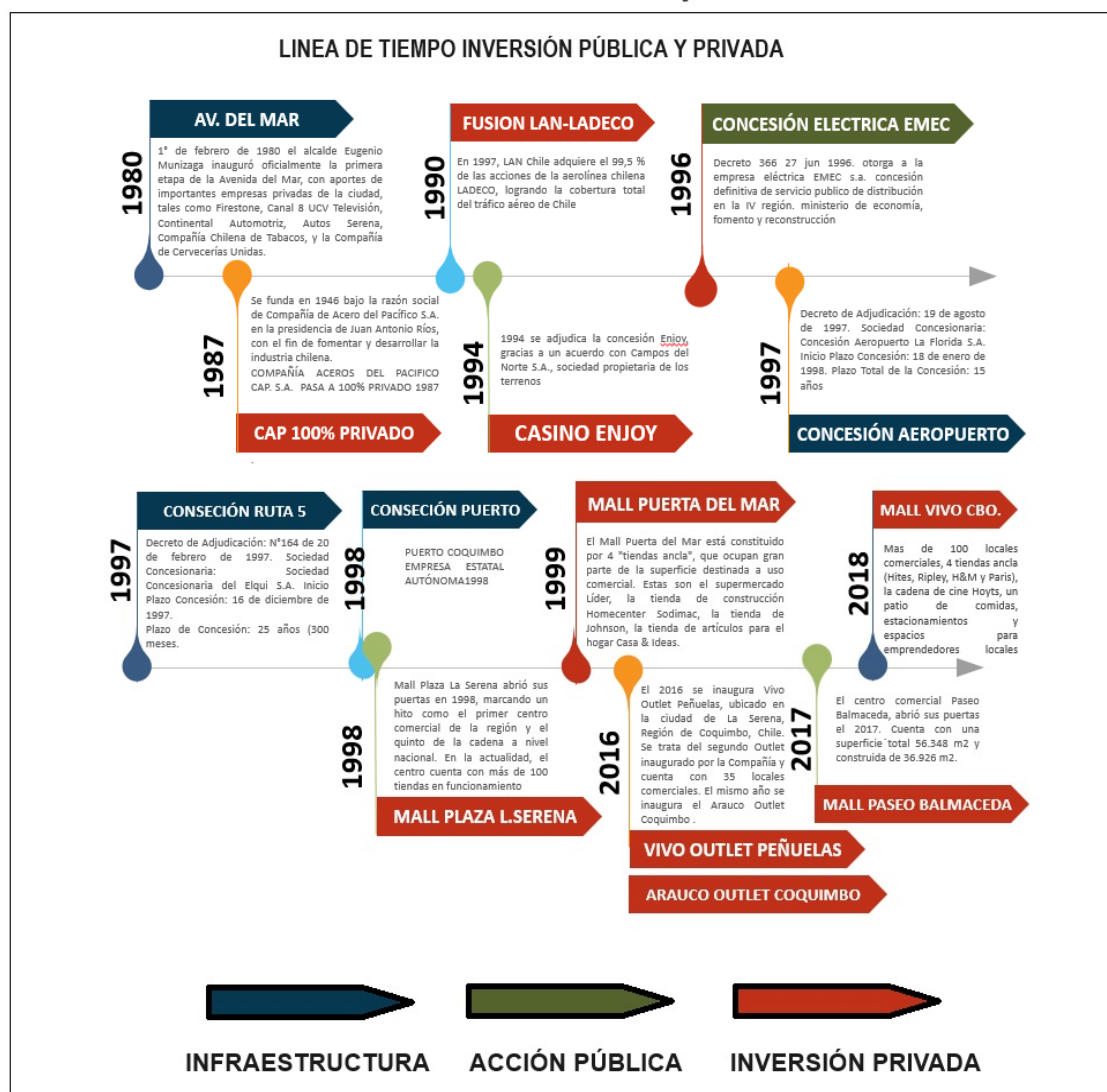


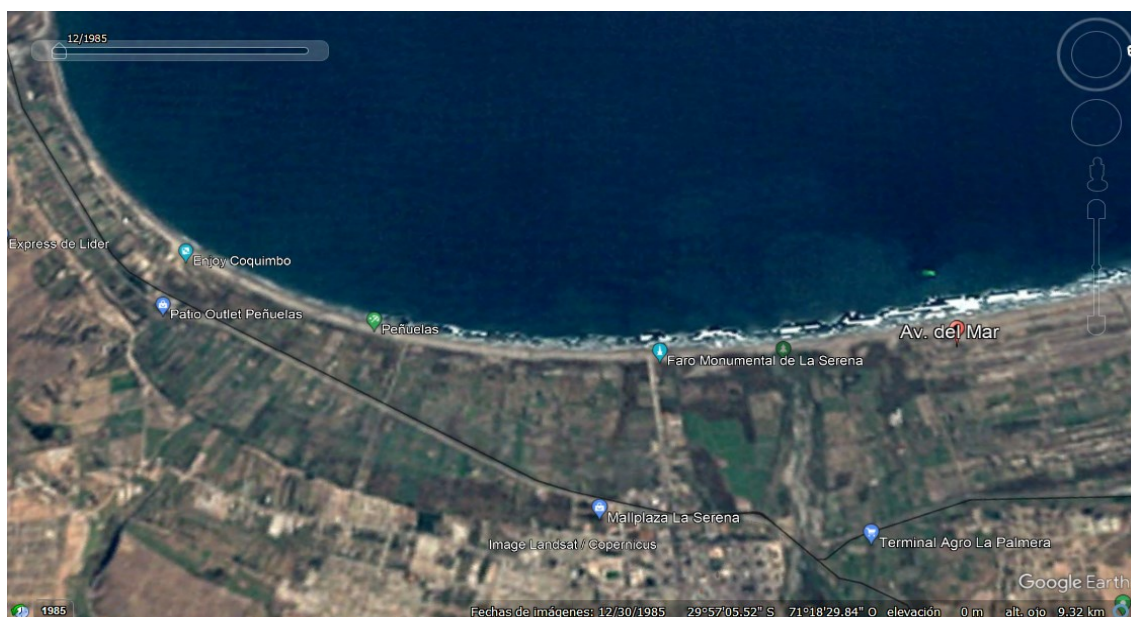
Fig. 5.18 Línea de tiempo de la inversión pública y privada en la conurbación. Fuente: Elaboración propia.

Inauguración Avenida del Mar 1980.

La construcción de la Avenida del Mar fue un proyecto emblemático impulsado por capitales privados y apoyo gubernamental, dotándola de áreas verdes, esculturas y una ciclovía con visión de futuro. Tras años de obras, la anhelada inauguración finalmente se concretó el 11 de septiembre de 1980, en plenas Fiestas Patrias chilenas. El propio general Pinochet encabezó la ceremonia ante miles de personas, calificando a la Avenida del Mar como una gran obra que

contribuirá al progreso turístico de la zona. Sin embargo, la construcción de esta avenida costera no estuvo exenta de polémica. Según Orellana Mc Bride, Díaz, & Fierro (2016), la ciudad de La Serena en Chile estuvo históricamente alejada del mar debido a amenazas como piratas y maremotos. Esta situación cambió con la construcción de la Avenida del Mar, inaugurada en 1980 tras un proceso de urbanización del borde costero impulsado conjuntamente por el municipio local con alcalde designado en Dictadura y empresas privadas. La nueva Avenida del Mar permitió que por primera vez en siglos La Serena llegara físicamente a tener contacto con el litoral. Inicialmente la avenida consistía en edificios bajos separados entre sí con áreas verdes. Con el tiempo se fueron levantando construcciones más altas y densas. Según los autores, la Avenida del Mar consolidó la conurbación en desarrollo entre La Serena y el puerto de Coquimbo. También se convirtió en el eje central del desarrollo turístico e inmobiliario del sector costero. Sin embargo, la débil regulación de este proceso derivó en una excesiva privatización y densificación del borde costero.

Daher H. (2015), sugiere que a partir de los años noventa, ha existido una privatización y densificación desregulada del borde costero en la conurbación La Serena-Coquimbo, en el contexto de un boom inmobiliario-turístico que no ha beneficiado por igual a toda la población. Si bien describe un importante crecimiento económico regional, este no se ha traducido en una reducción proporcional de la pobreza y la desigualdad. Persisten brechas en el acceso a servicios básicos. Según el autor, el desarrollo inmobiliario de la costa parece haber sido aprovechado mayoritariamente por grupos acomodados, que migran hacia estos nuevos barrios exclusivos, mientras que los sectores vulnerables son desplazados hacia la periferia. El autor advierte, además una creciente segregación socioespacial derivada de este proceso no planificado y reclama una regulación del borde costero que frene la privatización y densificación descontrolada, promoviendo un desarrollo armónico e integrador.



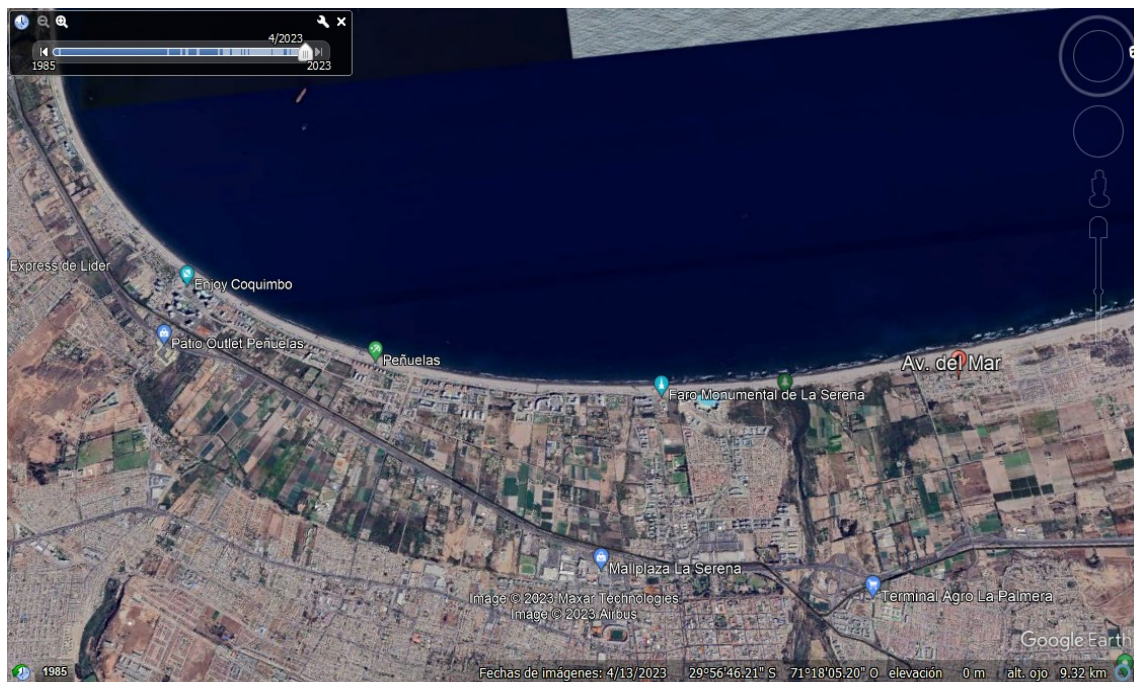


Fig. 5.19 Avenida del Mar 1984/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.

Compañía de aceros del pacifico CAP pasa a manos privadas 1987.

La privatización de la Compañía de Acero del Pacífico (CAP) en 1987 fue un hito importante en la historia económica de Chile. Marca el fin de una época de intervención del Estado creada como parte de una política de sustitución de importaciones, según Jaña Contreras, Ruíz Godoy, & Molsálvez (2014), su privatización representa el giro ideológico hacia el libre mercado que se estaba dando en el país. Al pasar a manos privadas, CAP pudo reestructurarse, ser más eficiente y competitiva. La empresa dejó de depender de inyecciones fiscales por sus pérdidas y el Estado se liberó de ese gasto. También permitió el ingreso de capitales extranjeros, que modernizaron CAP. La privatización de esta empresa estatal simboliza el fin de la industrialización protagonizada por el Estado y el inicio de la apertura económica de Chile.

La importancia que tiene CAP para la conurbación Serena Coquimbo radica en que fue una de las principales industrias instaladas en la zona gracias a la política de industrialización por sustitución de importaciones desde los años 1940, generando un polo de desarrollo en la industria pesada y minera de la región. Impulsó el crecimiento de proveedores, empresas relacionadas y desarrollo de infraestructura.

Permitió la diversificación económica de la conurbación, tradicionalmente dependiente de la minería y la agricultura. La industria del acero generó empleos estables y bien remunerados fomentando la llegada de trabajadores y

profesionales desde otros puntos del país, aumentando la población y el consumo interno de la zona.

Fusión Aérea LAN-LADECO 1990.

La fusión entre LAN Chile y LADECO en el año 1997 tuvo importantes consecuencias para el transporte aéreo en Chile y particularmente en la conurbación La Serena-Coquimbo. Primero que nada, generó una empresa dominante con más del 80% del mercado nacional y elevó la concentración de la industria. En la conurbación La Serena-Coquimbo consolidó el dominio de LAN al sumar la participación de LADECO en el aeropuerto La Florida quedando este controlado por un solo operador, además permitió a LAN configurar una red nacional de alcance completo, conectando más destinos desde La Serena y Coquimbo a todo Chile.

Según Agostini (2008), la fusión marcó una consolidación de LAN como líder del mercado aéreo chileno, pero concentró el mercado en desmedro de la competencia.

Casino ENJOY, Coquimbo 1994.

Según García B. (2016), el Casino de Juegos Enjoy Coquimbo tiene una historia que se remonta a la década de 1990. Fue inaugurado originalmente bajo el nombre de "Casino Coquimbo" como parte de un proyecto de desarrollo turístico en la región. Sin embargo, en el año 2003, el casino fue adquirido por la cadena de casinos Enjoy, una de las principales empresas del rubro en Chile. Tras esta adquisición, se realizaron importantes inversiones para expandir y modernizar las instalaciones del casino, proporcionando una experiencia de juego más completa y atractiva para los visitantes.

La renovación y ampliación del Casino de Juegos Enjoy Coquimbo incluyó la construcción de un nuevo edificio con instalaciones más grandes y modernas. Se agregaron más mesas de juegos, máquinas tragamonedas y se mejoraron las áreas para espectáculos en vivo y eventos. Estas mejoras contribuyeron a consolidar al casino como uno de los principales destinos de entretenimiento en la conurbación Serena-Coquimbo. A lo largo de los años, el casino ha mantenido su reputación como un lugar de entretenimiento y diversión, ofreciendo una variedad de juegos de azar, espectáculos en vivo y una amplia gama de servicios para los visitantes. Ha sido un actor importante en el desarrollo turístico y económico de la conurbación Serena-Coquimbo, atrayendo a turistas y generando empleo permanente en la zona.



Fig. 5.20 Casino Enjoy año 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.

Concesión Eléctrica EMEC 1996.

El Decreto N° 187, promulgado el 10 de abril de 1996, otorga a la Empresa Eléctrica EMEC S.A. una concesión definitiva para establecer, operar y explotar en la Cuarta Región de Chile, específicamente en la Provincia de Elqui y la Comuna de Coquimbo, la instalación de distribución de energía eléctrica, según el decreto, el objetivo de estas instalaciones es suministrar energía eléctrica en

la zona de concesión definitiva. El decreto también autoriza la ocupación de caminos, calles y otros bienes nacionales de uso público, así como el cruce de otras líneas eléctricas que la instalación atraviere en su recorrido.

El Decreto N° 187, que otorga a la Empresa Eléctrica EMEC S.A. una concesión definitiva para la distribución de energía eléctrica en la Cuarta Región de Chile, específicamente en la Provincia de Elqui y la Comuna de Coquimbo, tiene una importancia significativa para la conurbación Serena-Coquimbo en varios aspectos.

En primer lugar, este decreto garantiza la disponibilidad y el suministro de energía eléctrica en la zona de concesión. La energía eléctrica es un recurso fundamental para el desarrollo económico, industrial y social de una región. Al otorgar una concesión definitiva a EMEC S.A., se asegura que la empresa esté autorizada y comprometida a proporcionar un servicio de distribución eléctrica confiable y continuo en la conurbación Serena-Coquimbo. Además, esta concesión contribuye al desarrollo y crecimiento de la infraestructura eléctrica en la zona al permitir la instalación de nuevas líneas de distribución y la expansión de la red eléctrica, se facilita la conexión de más usuarios y el acceso a la energía en diferentes sectores de la conurbación. Esto es especialmente relevante para el desarrollo de proyectos residenciales, comerciales e industriales, ya que contar con una infraestructura eléctrica adecuada es crucial para su funcionamiento y crecimiento.

Asimismo, M. Economía (1996) con su decreto, establece la realización de obras y la inversión en infraestructura por parte de EMEC S.A. generando empleo y dinamizando la economía local a través de la contratación de mano de obra, adquisición de materiales y servicios relacionados con la construcción y mantenimiento de la red eléctrica. Adicionalmente, la concesión definitiva otorgada a EMEC S.A. establece compromisos y responsabilidades en cuanto al cumplimiento de regulaciones y disposiciones legales vigentes. Esto asegura que la empresa opere de acuerdo con estándares de calidad y seguridad, brindando un servicio confiable y protegiendo los derechos de los usuarios.

Las implicancias de este decreto que otorga la concesión eléctrica a EMEC S.A. en la conurbación Serena-Coquimbo son consistentes con las políticas neoliberales adoptadas en Chile a partir de los años 80.

Específicamente, la privatización y concesión del servicio eléctrico a actores privados como EMEC S.A. es una manifestación concreta de la subsidiariedad del Estado propugnada por el modelo neoliberal instalado en Chile. El Estado en este contexto reduce su rol empresarial en la provisión directa de servicios públicos como la electricidad, traspasando estos activos y su operación al sector privado.

Si bien esto puede incrementar la eficiencia y las inversiones en el sistema eléctrico, también conlleva el riesgo de un alza en las tarifas y de prácticas monopólicas por parte de un reducido número de empresas generadoras y

distribuidoras como EMEC S.A, que operan con una lógica de maximización de utilidades.

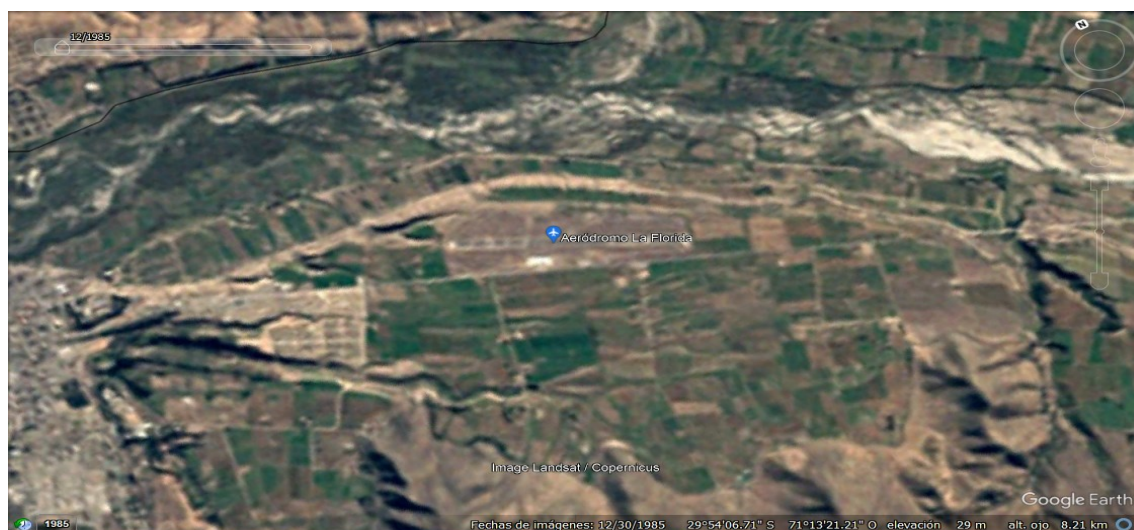
En cuanto al proceso de metropolización de la conurbación en el período 1980-2023, la concesión eléctrica a una empresa privada como EMEC S.A. es indicativa del creciente rol del sector empresarial en la configuración del territorio y el suministro de servicios críticos para el desarrollo urbano de esta zona.

La inversión en infraestructura eléctrica e instalación de redes de distribución por parte de EMEC S.A. es indispensable para sostener y potenciar el acelerado crecimiento demográfico, inmobiliario y económico experimentado por ciudades como La Serena y Coquimbo en las últimas décadas, consolidando su condición metropolitana. En definitiva, esta concesión eléctrica es un reflejo local del paradigma neoliberal global, así como un habilitador clave de la expansión metropolitana de la conurbación impulsada crecientemente por la acción del sector privado en el territorio.

Concesión aeropuerto La Florida 1997.

El decreto N° 759 del 19 de agosto de 1997 (M.O.P., 1996) entrega una concesión a privados a fin de explotar el servicio de transporte de pasajeros y carga en el Aeropuerto La Florida, ubicado en la conurbación Serena-Coquimbo en Chile, el cual desempeña un papel de gran importancia para la región en varios aspectos. Por una parte, brinda una conexión aérea vital que permite a los residentes locales viajar a destinos nacionales e internacionales, fomentando el turismo, los negocios y el intercambio cultural. Además, facilita que los visitantes lleguen a la región, impulsando el desarrollo económico y el turismo local. Respecto del transporte de carga y mercancías por vía aérea trae un beneficio a las industrias locales, como la minería, la agricultura y la pesca, al permitir la entrega rápida de productos perecederos o sensibles al tiempo. El aeropuerto La Florida actúa como un enlace logístico eficiente para el transporte de carga aérea, lo que favorece el desarrollo económico y la competitividad de la región.

En términos de conectividad regional, el aeropuerto La Florida es un punto de conexión para los viajeros que desean explorar la conurbación Serena-Coquimbo y sus alrededores. Proporciona vuelos regionales y conexiones a otras ciudades y destinos turísticos, facilitando la movilidad y el intercambio entre diferentes áreas geográficas. Además de su importancia en el ámbito del transporte, el aeropuerto La Florida también tiene un impacto significativo en la generación de empleo y la actividad económica de la región. Emplea a personas en diversas áreas, como seguridad, atención al cliente, mantenimiento y gestión aeroportuaria. Asimismo, impulsa la actividad económica al atraer a empresas y servicios relacionados, como hoteles, restaurantes y agencias de arriendo de automóviles, que brindan servicios tanto a los viajeros como a los empleados del



aeropuerto.

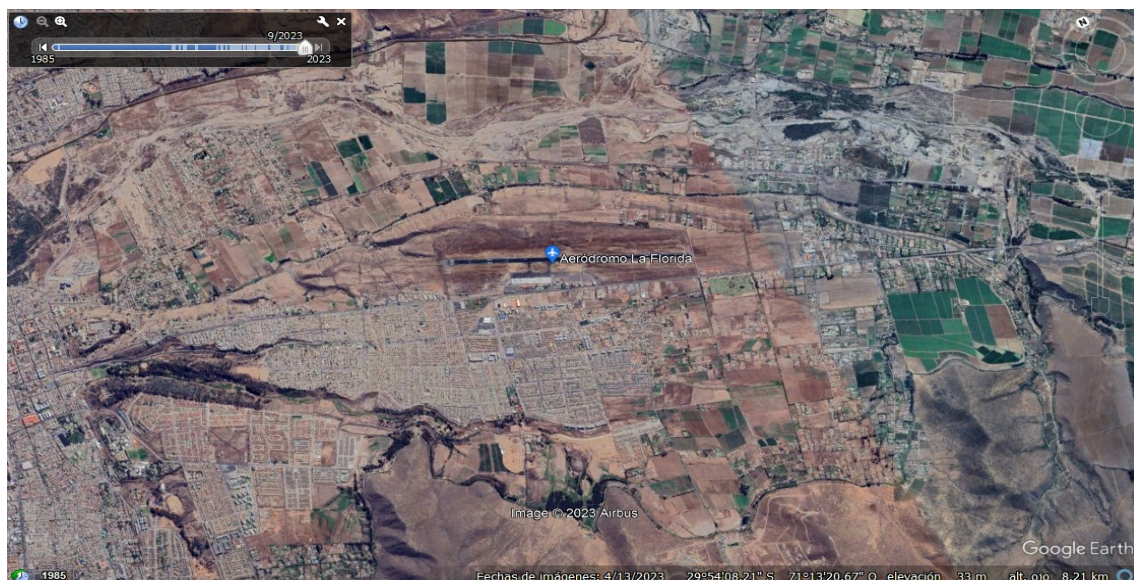


Fig. 5.21 Aeropuerto La Florida 1985/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.

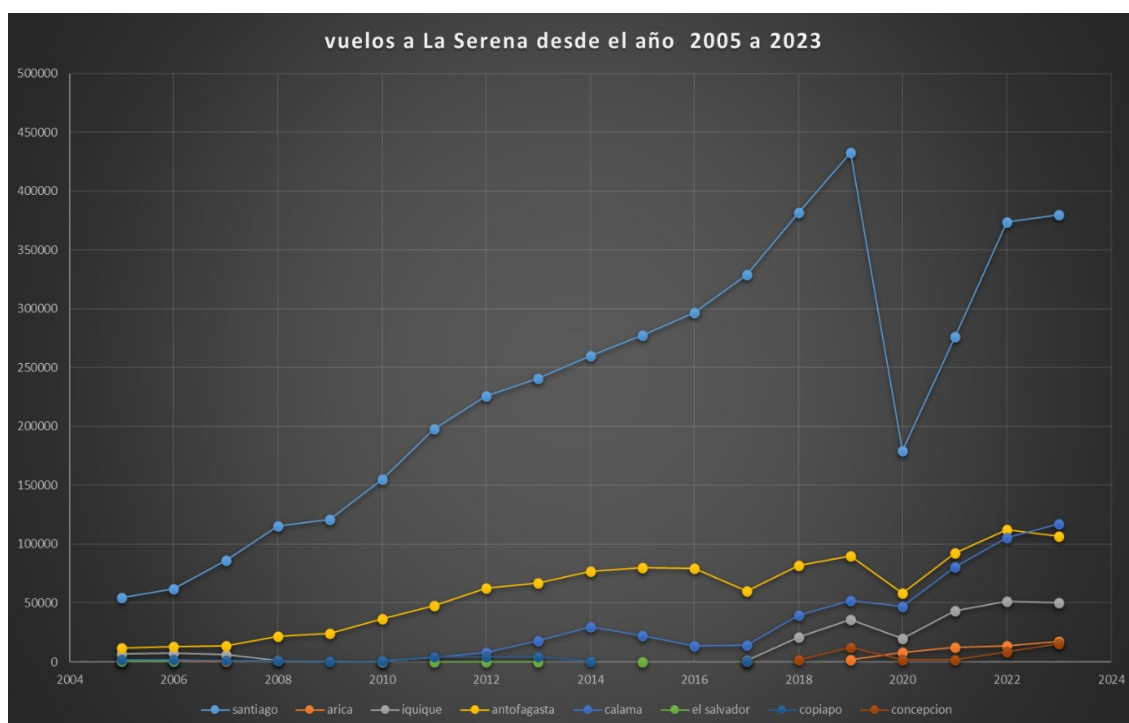


Gráfico 5.0 Estadística de vuelos a la Serena entre 2005 a 2023. Fuente: Elaboración propia en base de datos del ministerio de transportes y telecomunicaciones de Chile, 2023.

La conurbación Serena-Coquimbo, ha mostrado un fuerte proceso de metropolización e integración con el resto del país en las últimas décadas, según se desprende del análisis de datos de flujos de vuelos domésticos desde distintas ciudades hacia La Serena.

Por una parte, se observa un sostenido incremento de vuelos provenientes de Santiago, la capital nacional. Esto da cuenta de crecientes vínculos económicos, turísticos, laborales y poblacionales de La Serena-Coquimbo con la macrozona urbana de Santiago. En efecto, la conurbación parece reforzar su dependencia y articulación funcional con esta gran urbe, fortaleciendo el eje Santiago-La Serena como correlato espacial del proceso de metropolización.

Por otra parte, las ciudades mineras del norte grande como Arica, Iquique, Antofagasta, Calama y Copiapó, muestran flujos variables de vuelos hacia La Serena-Coquimbo, con picos que podrían coincidir con periodos de auge en la gran minería del cobre. Esto sugiere que esta conurbación cumpliría una función complementaria de "ciudad dormitorio", ofreciendo mejores condiciones de habitabilidad y calidad de vida a trabajadores que se desempeñan en faenas mineras del norte, pero residen en esta zona. Factores como el clima benigno, disponibilidad de viviendas y áreas verdes, así como la oferta educacional, de salud y esparcimiento, incentivarían esta migración desde el árido norte minero hacia la costa.

Tal como lo muestra el gráfico 5.0, el análisis de casi 40 años de flujos aéreos nacionales muestra que La Serena-Coquimbo ha incrementado fuertemente sus vínculos de integración funcional e interdependencia, tanto con la metrópoli nacional de Santiago como con el entorno económico minero del norte grande en el que se inserta. Constituyéndose como polo atractor de población y articulador de estas dinámicas geoeconómicas nacionales.

Concesión Ruta 5. Doble Vía Santiago-La Serena-Coquimbo 1997.

El Decreto N° 164 del 20 de febrero de 1997 adjudica a la empresa SACYR CHILE S.A. la expansión de la Ruta 5 como doble vía mejoró la conectividad y el flujo de personas y mercancías entre Santiago y la región de Coquimbo, fomentando el crecimiento económico y el desarrollo urbano. Uno de los hitos más notables en el proceso de metropolización de La Serena y Coquimbo ha sido esta doble vía que conecta a la conurbación con Santiago, la capital de Chile (M.O.P., 1997). Esta expansión de la carretera principal del país no solo mejoró significativamente la conectividad entre la región y el resto del país, sino que también fomentó el flujo eficiente de personas y mercancías. Esta mejora en la infraestructura de transporte contribuyó de manera directa al crecimiento económico de la región, al atraer inversiones, promover el turismo y permitir una mayor movilidad tanto para los habitantes locales como para los visitantes.

La existencia de una autopista tiene un efecto determinante en el planeamiento urbano y el desarrollo de las ciudades. Las autoridades comunales y los organismos técnicos reconocen su importancia como una infraestructura que impulsa el desarrollo urbano. Los planes de reordenamiento de actividades y cambios de uso del suelo en los bordes de la autopista y sus accesos reflejan esta visión, reconociendo el potencial que brinda (Henríquez O., 2002), sin embargo, expone la autora, es importante tener en cuenta que las previsiones de los planes pueden no cumplirse o concretarse a largo plazo. Los cambios observados en el uso del suelo y el desarrollo de actividades reflejan más bien las expectativas generadas por la presencia de la autopista. También tiene un impacto en la generación de proyectos de infraestructura de transporte. Por un lado, crea necesidades directas en el área de influencia, lo que obliga a redirigir la movilidad local hacia vías secundarias y locales. Esto ha llevado al mejoramiento y rehabilitación de estas vías alternativas para asegurar los flujos locales. Por otro lado, impulsa el mejoramiento de los caminos de acceso a las ciudades, conectados a la autopista mediante enlaces. Esto se hace con la expectativa de atraer a los usuarios de la autopista, que representan una demanda potencial de servicios y atractivos turísticos de la ciudad y su entorno.

En un ámbito más amplio, la autopista incentiva la concreción de proyectos que han sido postergados por mucho tiempo. Proyectos de alcance interregional, como corredores viales internacionales, el nuevo aeropuerto regional de Temuco y la ruta Interlagos, encuentran viabilidad y accesibilidad gracias a la presencia de la autopista. También se considera la necesidad de contar con una vía

longitudinal alternativa a la autopista "Ruta 5", como la carretera de la costa, que no solo da acceso al borde costero, sino que también responde a la necesidad de tener una ruta adicional.

La implantación de una autopista en el ámbito local tiene repercusiones en la movilidad de las personas y en el uso y ordenamiento del territorio. La ruptura de espacios funcionales y la modificación de hábitos requieren que se tomen decisiones en el contexto del sistema general de transporte y la red vial, en coordinación con el planeamiento de los centros urbanos. Es fundamental desarrollar un sistema secundario de caminos que garantice el funcionamiento de los micro-espacios rurales y facilite la accesibilidad de su población a los centros urbanos. Además, se destaca la importancia de contar con un plan de uso del suelo a lo largo del corredor de la autopista. Este plan debe concebirse en una perspectiva regional, considerando los cambios en el corredor que puedan influir en el uso de la autopista, y responder a los cambios económicos futuros.

Concesión del Puerto de Coquimbo a TPC¹ por 20 Años, 1998.

La Empresa Portuaria Coquimbo es una entidad estatal de naturaleza empresarial que cuenta con autonomía administrativa y financiera. Fue oficialmente establecida como una empresa autónoma el 1 de octubre de 1998 y se encuentra inscrita en el Registro de la Superintendencia de Valores y Seguros bajo el número 711 desde el 8 de noviembre de 2000. La principal misión de Puerto Coquimbo es administrar, operar, desarrollar y conservar el puerto y sus terminales, así como los bienes que posea en cualquier capacidad. Esto incluye todas las actividades relacionadas con el ámbito portuario que son necesarias para cumplir con dicho objetivo (TPC, 2023).

El objetivo de la empresa es garantizar un desarrollo equilibrado, seguro y sostenible de la red logística, promoviendo la mejora continua, la modernización de la infraestructura portuaria y el crecimiento del área costera. TPC se enfoca en una gestión eficiente que pone a las personas y a los residentes de la Ciudad-Puerto en el centro, generando valor compartido a través de nuestras acciones.

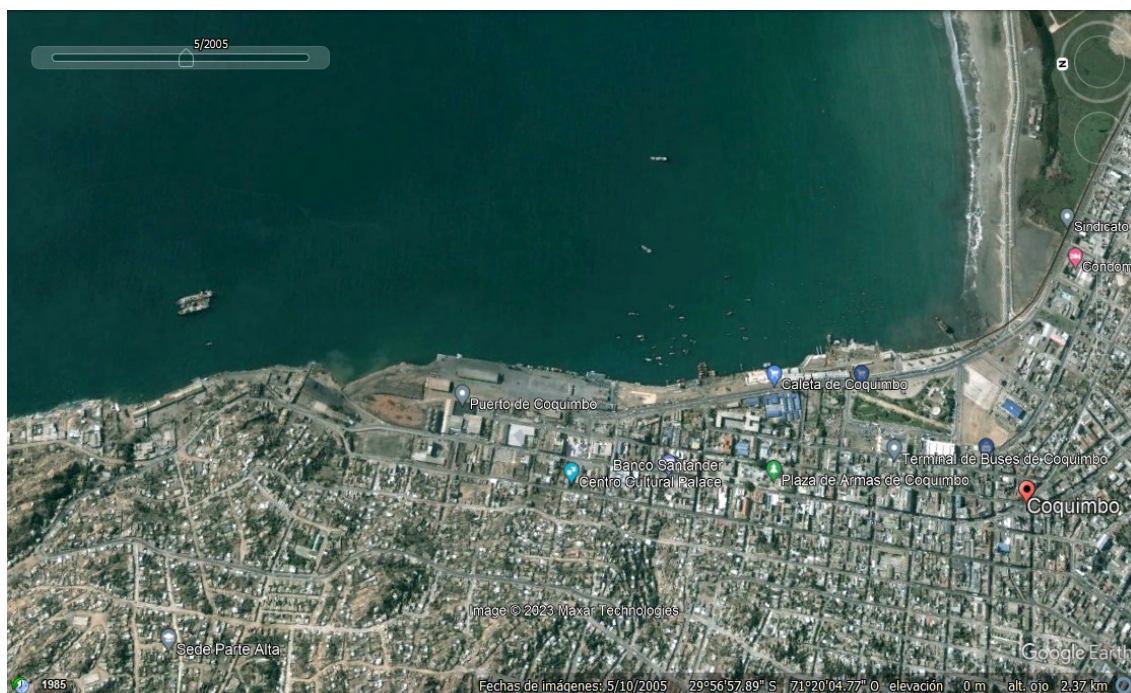
Después de llevar a cabo un exitoso proceso de licitación para el frente de atraque del puerto de Coquimbo el 9 de marzo de 2012, Puerto Coquimbo firmó un contrato de concesión con TPC. A partir del 1 de abril de 2012, TPC asumió la operación de dicho frente de atraque por un período de 20 años. Además, se comprometió a llevar a cabo un programa de inversiones que incluía la

¹ Terminal Puerto Coquimbo.

construcción de un tercer sitio de atraque para embarque de graneles y un terminal de pasajeros, siendo este último ya una realidad.

El Terminal Puerto Coquimbo (TPC) desempeña un papel fundamental en la urbanización de la zona de La Serena-Coquimbo. Su importancia radica en varios aspectos. En primer lugar, el TPC impulsa la economía regional al facilitar el comercio y la actividad portuaria y conecta a la región con el mundo, generando empleo directo e indirecto y contribuyendo al desarrollo económico local. Además, el terminal portuario mejora la conectividad y la logística al ser un punto de conexión clave para la importación y exportación de bienes, mejorando la conectividad de la región con el resto del país. El TPC también ha tenido un impacto significativo en el desarrollo urbano y territorial de la zona. Su presencia ha estimulado inversiones en infraestructura y servicios en las áreas circundantes, modernizando y embelleciendo la ciudad de Coquimbo. Asimismo, el terminal ha impulsado el turismo con la llegada de buena cantidad de barcos de pasajeros durante todo el año y ha fomentado el desarrollo de actividades relacionadas con el sector portuario.

Otro aspecto importante es la contribución del TPC a los ingresos fiscales de la región. A través del pago de impuestos y tasas portuarias, el terminal aporta recursos que pueden destinarse a financiar proyectos de infraestructura, educación, salud y otros servicios públicos, beneficiando a la comunidad en general.



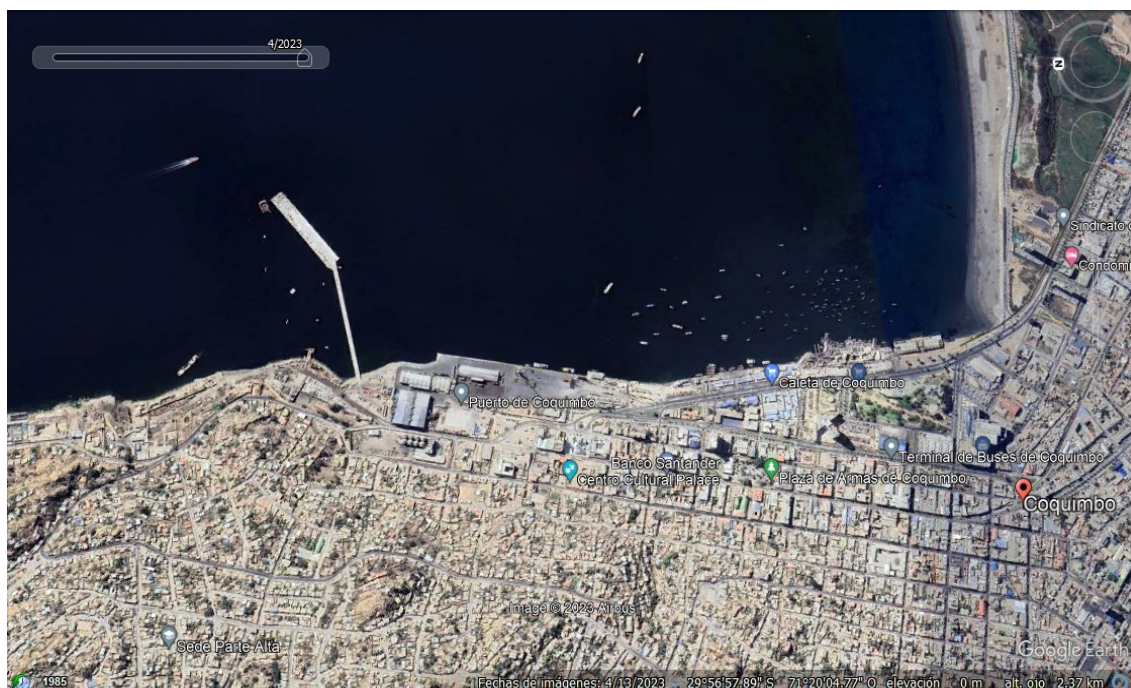


Fig. 5.22 Terminal Puerto Coquimbo 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.

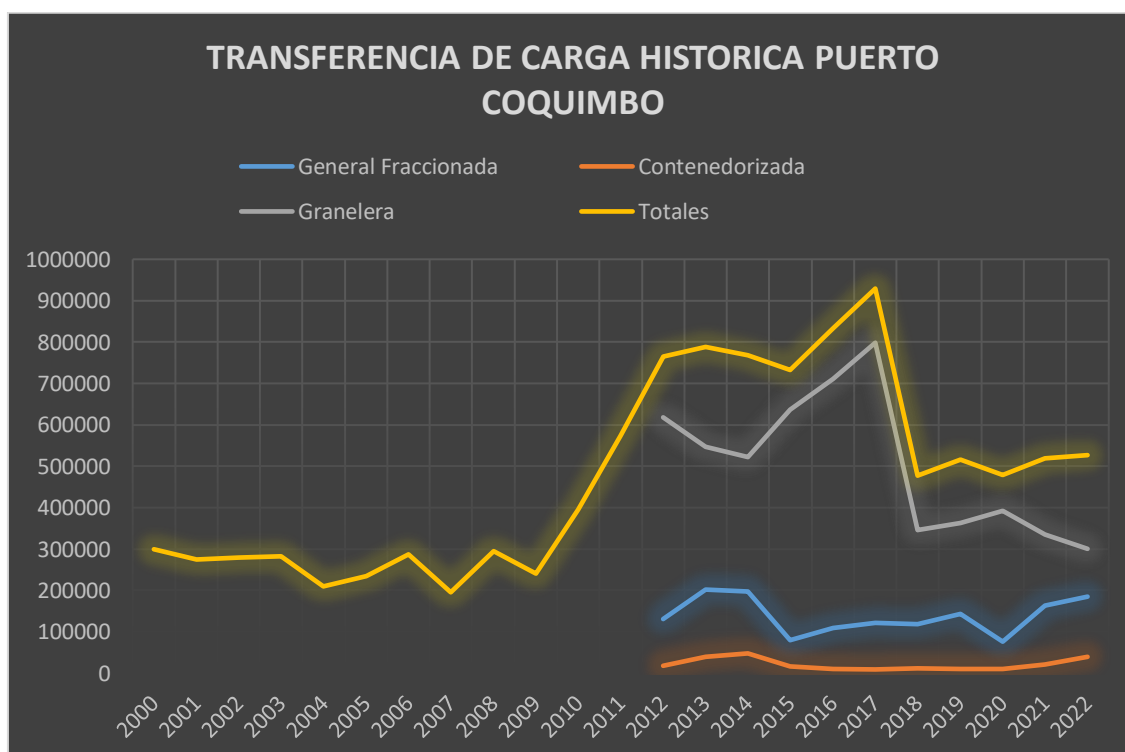


Gráfico 5.1 Estadística de transferencia de carga histórica de Puerto Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base de datos las memorias anuales de puerto Coquimbo, www.puertocoquimbo.cl

El análisis de la carga de transferencia del Puerto de Coquimbo entre 1998 y 2022, que nos presenta el gráfico 5.1, permite identificar algunas tendencias que se vinculan estrechamente con el proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo impulsado en las últimas décadas.

En cuanto a la operación del puerto, se observa que empresas e inversionistas privados han expandido y modernizado la infraestructura portuaria, aumentando su capacidad de transferencia de carga. Esto ha dinamizado el flujo de bienes y personas desde y hacia el puerto.

Respecto al tipo de carga, la fraccionada ha crecido de forma estable, situándose en 202.198 toneladas en 2022, reflejando el mayor dinamismo del intercambio comercial minorista con el exterior. Similarmente, la carga contenedorizada se ha mantenido entre 9.000 y 21.000 toneladas, coherente con el incremento del comercio, población y consolidación metropolitana de la zona.

En contraste, la carga a granelera ha caído fuertemente, pasando de casi 800 mil a poco más de 300 mil toneladas, lo que podría vincularse a reestructuraciones en el sector minero que impactan en este componente, pero que sigue siendo relevante en la base económica donde se inserta este puerto metropolitano.

La infraestructura portuaria en manos privadas ha sido un soporte material clave del proceso de metropolización de Serena-Coquimbo, facilitando su conectividad e integración comercial, consolidándola como nodo articulador de los flujos económicos regionales.

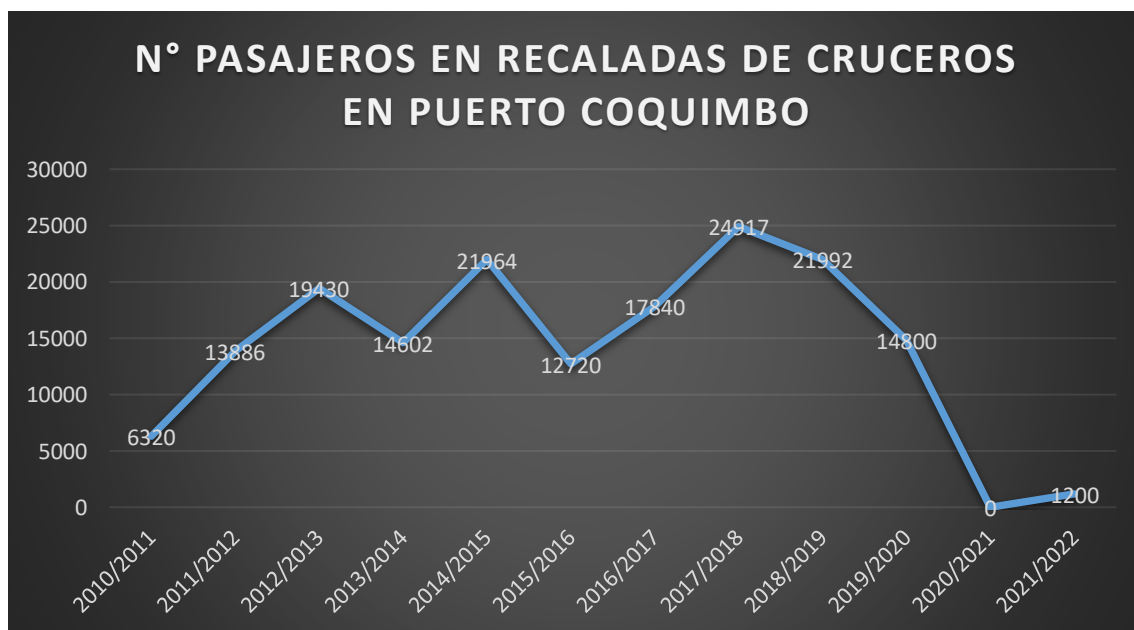


Gráfico 5.2 Estadística pasajeros en recaladas históricas de Puerto Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base de datos las memorias anuales de <http://www.puertosdelconosur.cl/memorias-anuales/>

La evolución del turismo de cruceros en el Puerto de Coquimbo y su vínculo con la metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo (2010-2022), se puede

observar mediante el número de recaladas de cruceros en el Puerto de Coquimbo, el cual evidenció un crecimiento sostenido entre 2010 y 2018, pasando de 6 a 22 recaladas anuales, concentrando entre el 2% y 7% de las recaladas a nivel nacional.

Similarmente, el flujo de pasajeros de cruceros creció firmemente en el puerto hasta situarse cercano a los 25 mil pasajeros en 2018, representando entre el 3% y 9% del total país. Lo anterior da cuenta del dinamismo que adquirió la actividad turística en la zona, consistente con la expansión metropolitana de la conurbación Serena-Coquimbo, que ha requerido inversiones en infraestructura turística e inmobiliaria desde el sector privado y mejoras en conectividad del sector público. Si bien luego de 2018 se aprecian caídas, el impacto de la pandemia hace previsible una recuperación de esta industria que siga potenciando la economía y metropolización del territorio y el despegue experimentado por el turismo de cruceros entre 2010 y 2018, vinculado a la acción conjunta de agentes públicos y privados, es un reflejo y un impulsor del proceso de expansión metropolitana de la conurbación Serena-Coquimbo.

Centros Comerciales

Privatización del espacio público: el rol de los centros comerciales en las ciudades chilenas.

Un aspecto importante a considerar respecto de la incorporación de estos grandes centros comerciales en la conurbación es que está transformando el paisaje urbano de las ciudades chilenas (Baros, 2003). Estos enormes complejos privados están reemplazando el comercio local y de pequeña escala que históricamente ha ocupado las calles y formado parte integral del tejido urbano. Los malls operan como sistemas autónomos desconectados de la ciudad, generando áreas mono funcionales dedicadas solo al comercio y consumo. Según el autor, la proliferación de malls está privatizando los espacios públicos, restringiendo el acceso a amplios sectores de la población e imponiendo una lógica global y corporativa sobre el espacio público democrático. Se produce una tensión entre la escala local/pública de la ciudad tradicional y la escala global/privada de los nuevos complejos comerciales.

Los malls actúan en muchos casos como verdaderos "tumores urbanos", dificultando la integración del tejido urbano e interactuando de forma problemática con su entorno. Además, su alto costo de construcción y mantenimiento limita el acceso a estos espacios comerciales para los sectores socioeconómicos más vulnerables.

De la misma manera Navarrete Briones (2006) coincide en que los centros comerciales o malls han significado un elemento disruptivo en las ciudades

chilenas desde su llegada e implantación. Al posicionarse estratégicamente y conquistar grandes extensiones de terreno, han transformado la estructura y fisonomía de las urbes, provocando modificaciones en el paisaje urbano. Estos espacios comerciales, según el autor, han implicado nuevas formas de organizar las actividades en la ciudad, al concentrar en un solo lugar funciones como compras, ocio y entretenimiento. De esta manera, han generado poderosas centralidades que atraen a grandes cantidades de personas de forma seductora.

Más allá de las compras, los malls satisfacen necesidades ciudadanas de encuentro y esparcimiento, convirtiéndose en lugares para "hacer casi todo". Esto ha mejorado la calidad de vida de los habitantes al centralizar servicios. No obstante, su masiva implantación también ha traído efectos no deseados si no ha estado bien planificada, como problemas de funcionalidad urbana.

También Jara Olivares, Y. (2012). Comenta sobre que la irrupción de los malls en el paisaje urbano conlleva una serie de transformaciones en la estructura y dinámicas de las ciudades. Un primer impacto, señala, está asociado a los cambios en el espacio público, pues los malls tienden a reemplazar plazas, mercados y otros espacios abiertos, privatizando estas áreas. Esto puede generar mayores niveles de segregación espacial, al funcionar los malls como enclaves exclusivos que limitan el encuentro entre grupos sociales.

Otro efecto tiene que ver con los patrones de movilidad, considerando que algunos malls se localizan en las periferias urbanas. Esto requiere el uso intensivo del automóvil para acceder a ellos, alterando la accesibilidad y conectividad previas. Asimismo, los malls suelen concentrar actividades comerciales y de entretenimiento que antes se desarrollaban en los centros urbanos, impactando de manera negativa la dinámica tradicional de estas áreas.

A nivel cultural, los malls promueven ciertos valores e interacciones basadas en el consumo, produciendo cambios en los modos de sociabilidad de la población. Asimismo, en algunos casos pueden generar procesos de gentrificación cuando se ubican en sectores residenciales de bajos ingresos.

Desde lo económico, los malls atraen inversiones y generan empleo. No obstante, en algunos mercados se ha reportado saturación, con malls que no resultan rentables. En general, los malls transforman sustantivamente la configuración y dinámicas urbanas, aunque sus efectos concretos varían en cada ciudad y país debido al contexto local.

A la luz de las investigaciones de los autores mencionados, se puede extraer algunas categorías que sirven para una mayor comprensión del impacto que estos centros comerciales tienen sobre las áreas metropolitanas en Chile.

IMPACTO URBANO DE LOS CENTROS COMERCIALES EN CHILE



Fig. 5.23 Impacto urbano de los centros comerciales en Chile. Fuente: Elaboración propia.

La masificación de centros comerciales o malls en las principales áreas metropolitanas de Chile ha generado transformaciones significativas en múltiples dimensiones del espacio urbano. Por una parte, estos grandes complejos han privado áreas públicas al reemplazar plazas, mercados y comercio local tradicional, restringiendo el acceso para sectores vulnerables, por otro lado, su localización periférica y desconectada del tejido urbano consolida patrones de movilidad privilegiando el uso del automóvil y debilitando la actividad de los centros históricos. Asimismo, estos centros comerciales alteran la fisonomía de las ciudades, actuando en ocasiones como elementos disruptivos que dificultan la integración urbanística. Si bien atraen inversiones y generan empleo, en algunos casos se ha dado una saturación de la oferta que pone en duda su rentabilidad.

La irrupción masiva de los centros comerciales en las principales áreas metropolitanas de Chile ha suscitado efectos controvertidos, que van desde la privatización del espacio público hasta la alteración de patrones de movilidad, consumo y sociabilidad, demandando una planificación urbana que regule y articule de mejor manera su desarrollo.

Mall Plaza La Serena 1998.

Mall Plaza La Serena abrió sus puertas en 1998, marcando un hito como el primer centro comercial de la región y el quinto de la cadena a nivel nacional. En la actualidad, el centro cuenta con más de 100 tiendas en funcionamiento. A pesar de la competencia en La Serena y Coquimbo, el centro comercial se mantiene sólido. Según un informe de Georesearch, la conurbación ha

experimentado un crecimiento exponencial de más del 2000% en la superficie de centros comerciales en los últimos cinco años. Esta expansión ha llevado al surgimiento de más de 20 Strip Center, 2 malls de alta escala, 2 outlets y 3 power centers, incluyendo el reconocido Mall Puertas del Mar y Paseo Balmaceda.

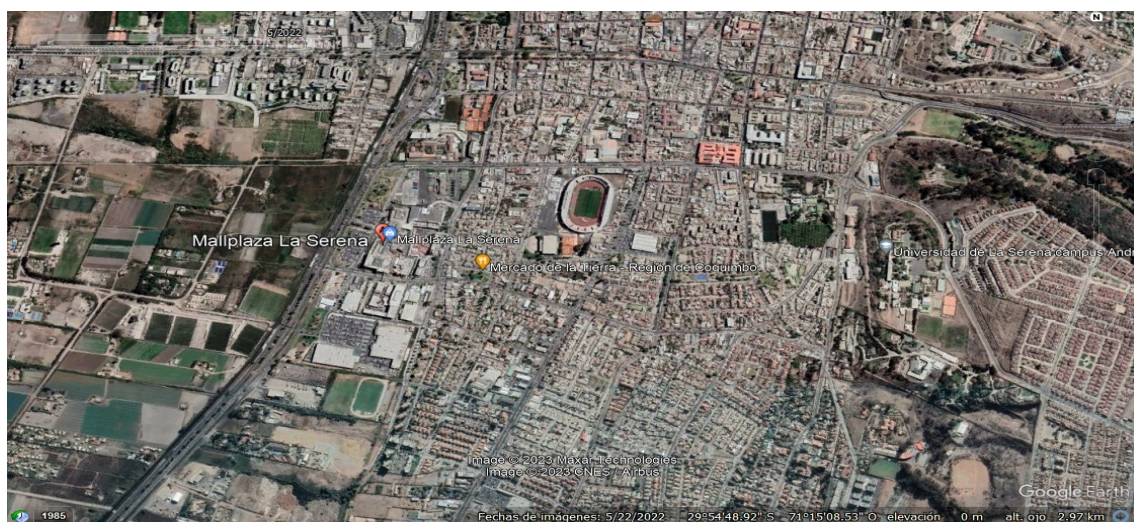
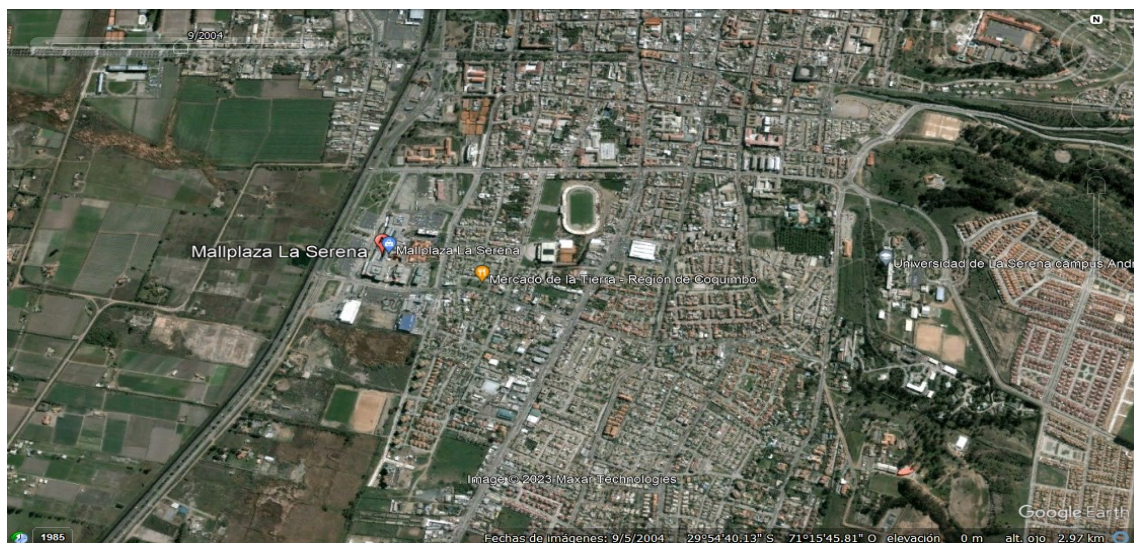


Fig. 5.24 Mall Plaza La Serena 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.

Mall Puerta del Mar 1999.

El Mall Puerta De Mar La Serena abrió sus puertas el 20 de septiembre de 1999 con el supermercado Líder y Homecenter Sodimac como tiendas ancla, originalmente incluía un área de juegos infantiles y una pasarela peatonal sobre la Ruta 5 Panamericana. En el año 2004, se construyó la tienda Johnson entre las tiendas existentes, seguido por Casa & Ideas en 2006, el área restante está destinada a estacionamientos entre las entradas a las tiendas y la Avenida Libertad. El centro comercial tiene una superficie de 50,000 metros cuadrados y

alberga 30 locales comerciales, incluidas 4 tiendas ancla: Johnson, Walmart Líder, Sodimac de Falabella y Casa & Ideas.

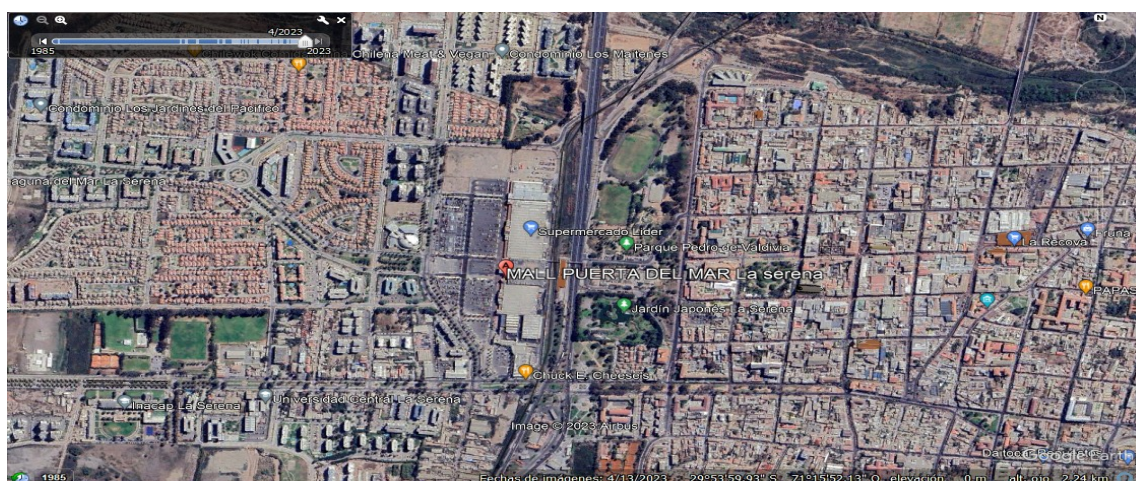
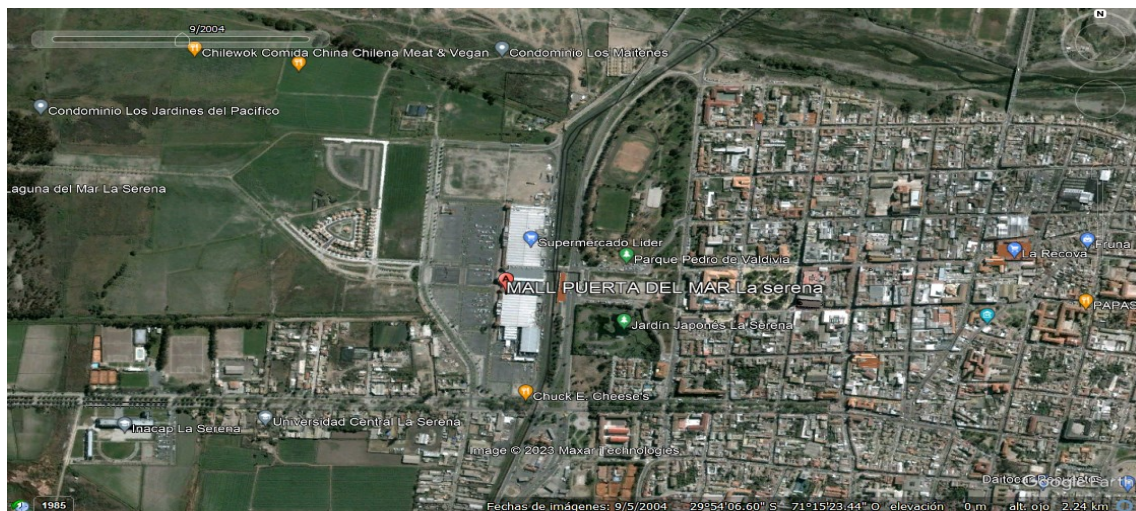


Fig. 5.25 Mall Puerta del Mar 2004/2023.Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.

Mall vivo Peñuelas y Arauco Outlet Coquimbo 2016.

Vivo Outlet Peñuelas se encuentra en un terreno de 9.000 metros cuadrados, permitiendo la generación de más de 500 empleos en las diferentes tiendas, siendo el segundo centro comercial en la zona. El centro comercial de Peñuelas cuenta con 40 tiendas comerciales, 5 locales de comida y 330 estacionamientos.

Mientras que el Arauco Outlet Coquimbo también puesto en marcha el año 2016 cuanta con 6.300 m2 de construcción y 30 tiendas.



Fig. 5.26 Patio Outlet Peñuelas 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.

Mall Paseo Balmaceda, La Serena 2017.

El centro comercial Paseo Balmaceda, ubicado en la ciudad de La Serena, región de Coquimbo, abrió sus puertas en el segundo semestre de 2017. Cuenta con una superficie total de terreno de 56.348 m² y una superficie construida de 36.926 m², de los cuales 31.926 m² corresponden a áreas arrendables. Los principales anclajes del centro comercial son Homecenter Sodimac, dedicado al mejoramiento del hogar, y el supermercado Tottus. La oferta también incluye diversos restaurantes, locales comerciales, oficinas y servicios como bancos y

centros médicos. De esta forma, Paseo Balmaceda se consolida como un punto de atracción comercial y social en el sector norte del gran La Serena.



Fig. 5.27 Mall Paseo Balmaceda 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.

Mall Vivo Coquimbo 2018

Mall Vivo Coquimbo pertenece a la empresa VivoCorp, empresa inmobiliaria que trabaja en el diseño, construcción, desarrollo, comercialización y administración de centros comerciales, orientándolos a ser puntos de encuentro para sus visitantes, además de ser uno de los principales actores del país en la industria del retail multiformato. En 2017, Vivocorp da nueva vida a Coquimbo y abre las puertas de Mall Vivo Coquimbo, que logra entregar a su entorno, servicios, entretenimiento y gastronomía en un solo lugar.



Fig. 5.28 Mall Vivo Coquimbo 2004/2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro histórico.

CENTROS COMERCIALES



Arauco Premium Outlet
Coquimbo



VIVO Mall Coquimbo



Patio Outlet Peñuelas



Mallplaza La Serena



MALL PUERTA DEL MAR La
serena



Mall Paseo Balmaceda



Enjoy Coquimbo

TRANSPORTE AEREO Y PUERTO



Puerto de Coquimbo



Aeródromo La Florida

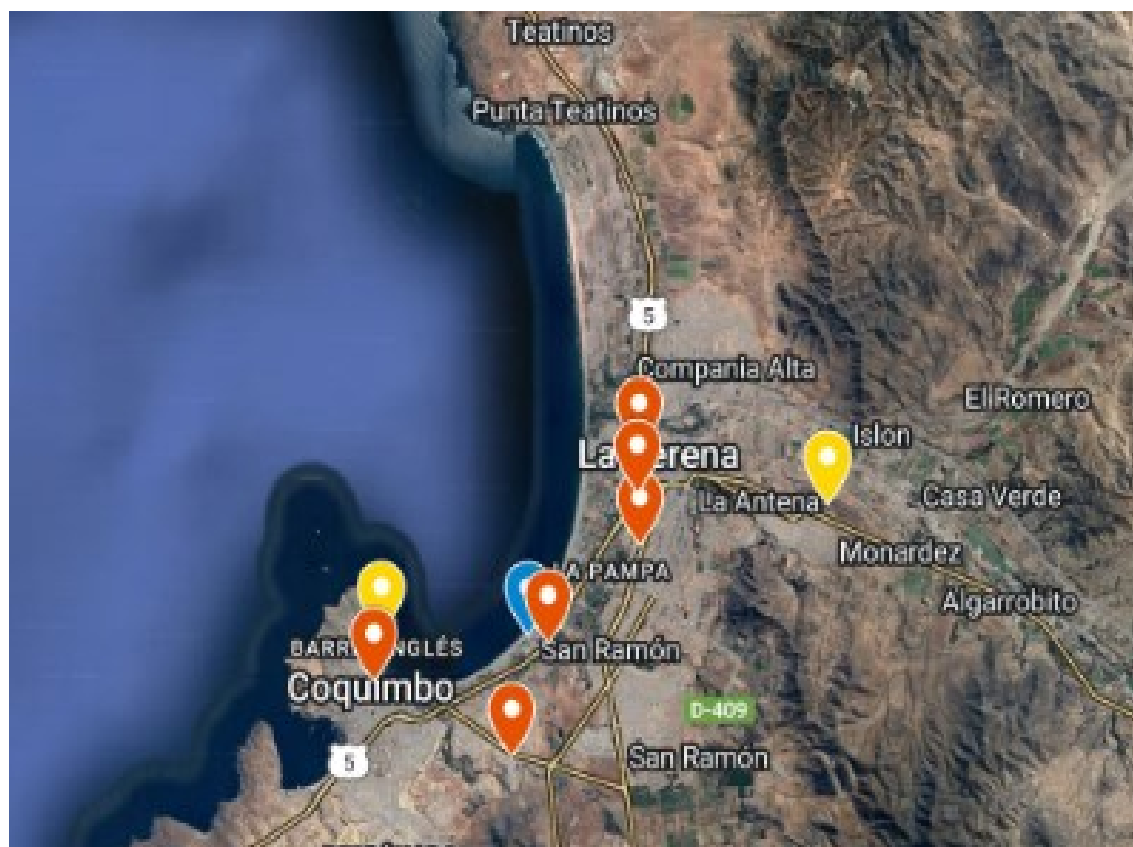


Fig. 5.29 Grandes centros comerciales/Puerto/Aeropuerto. Fuente: Elaboración propia.

La proliferación de centros comerciales en la conurbación La Serena-Coquimbo a partir de la década de 1990 es un claro indicador del acelerado crecimiento económico y demográfico experimentado en la zona, producto de su proceso de metropolización. La llegada de nuevos formatos comerciales y la fuerte competencia entre ellos es reflejo del dinamismo del mercado interno y de la capacidad de consumo tanto de residentes locales como de la población regional. Asimismo, el desarrollo del puerto de Coquimbo y el aeropuerto La Florida, ambos concesionados a fines de los 90, potenció la conectividad, el turismo y la actividad logística de esta área, convirtiéndola en un relevante polo portuario, industrial y de servicios del norte chileno. Tanto los centros comerciales como la infraestructura de transporte han atraído numerosas inversiones e impulsado el crecimiento urbano. En síntesis, la gran cantidad de malls, el

posicionamiento del puerto y el aeropuerto son claros indicadores y motores del proceso de metropolización de La Serena y Coquimbo en las últimas décadas, consolidando su rol de centro económico y de consumo a nivel regional.

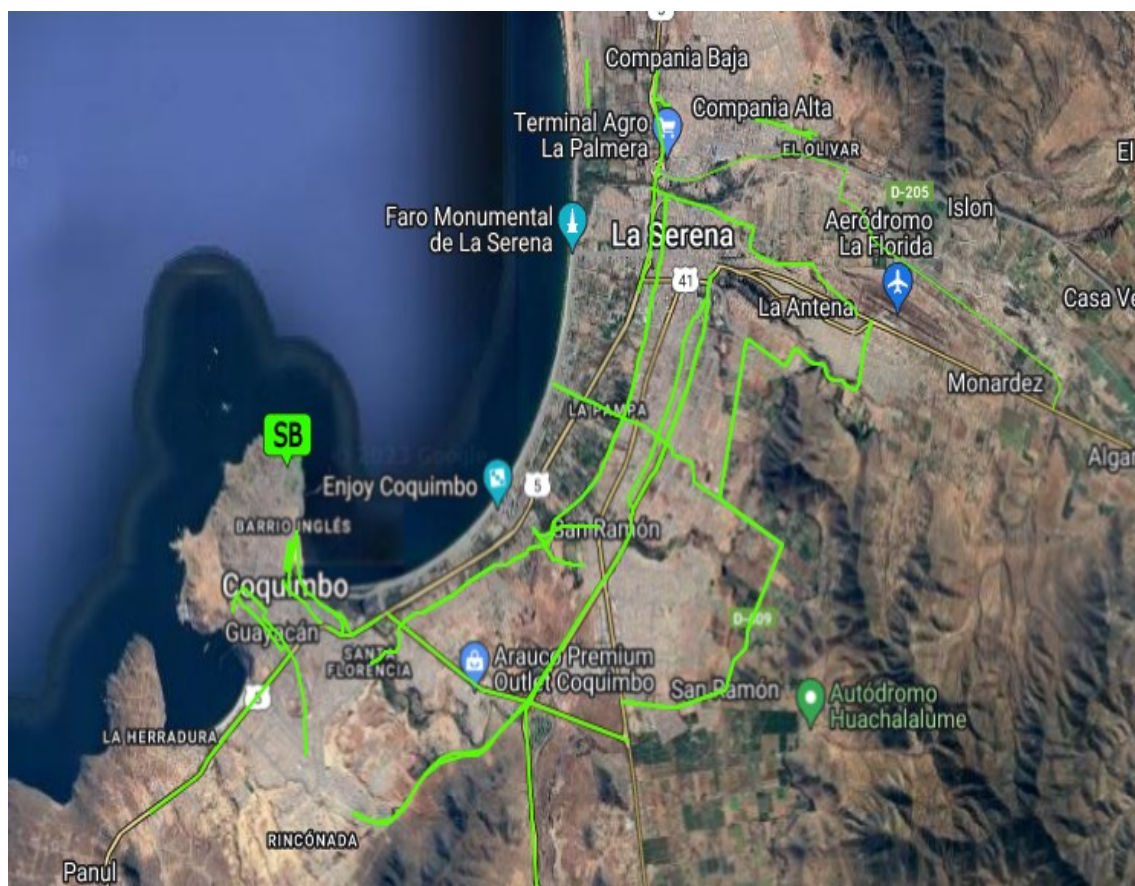


Fig. 5.30 Red transporte público conurbación Serena- Coquimbo. Fuente: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile 2023.

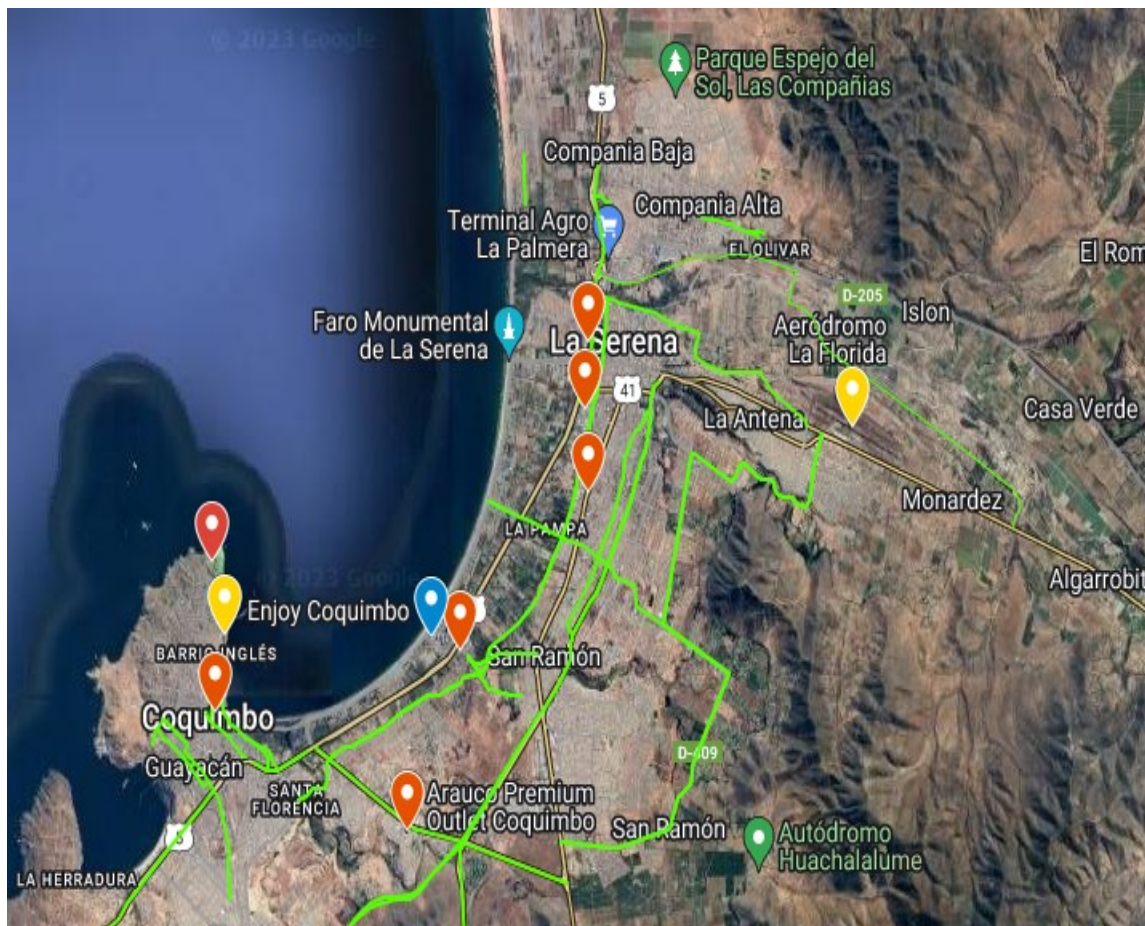


Fig. 5.31 Red transporte público / Centros Comerciales Conurbación.
Fuente: Elaboración propia.

De la fig. 5.31, se puede evidenciar que todos los centros comerciales tanto en la ciudad de La Serena como en Coquimbo, están ubicados en las rutas de transporte público.

La concentración de los centros comerciales en las rutas principales de transporte público puede generar segregación espacial por varias razones. La exclusión a zonas con menor acceso al transporte público. En este caso los malls están localizados solo en algunos ejes con altas frecuencias de transporte público de la conurbación, excluyendo a los residentes de áreas periféricas o mal conectadas al sistema formal de transporte.

La fragmentación del espacio público, generando espacios de consumo conectados solo por el transporte masivo, fragmentando la interacción en el espacio público abierto de la ciudad. Se produce privatización del espacio público, pues la interacción social se traslada desde plazas y calles a los centros comerciales privados y cerrados.

El desarrollo de centros comerciales o malls en Chile y particularmente en la conurbación Serena-Coquimbo se vincula con su proceso de metropolización experimentado entre 1980 y 2023, con una activa participación de agentes

privados en dicha dinámica. La masificación de estos complejos comerciales a partir de los años 90 refleja el crecimiento económico y demográfico de las principales áreas metropolitanas impulsado por políticas neoliberales. Grupos empresariales han identificado oportunidades en estas zonas densamente pobladas invirtiendo en nuevos formatos de retail.

Específicamente en Serena-Coquimbo la rápida expansión de malls como Plaza La Serena, Puerta del Mar, Paseo Balmaceda o Vivo Coquimbo ha contribuido a su consolidación metropolitana al nuclear servicios, empleos y consumo. No obstante, su proliferación genera efectos controvertidos al privatizar espacios públicos e incidir en patrones de movilidad y sociabilidad.

Se advierte, además la concentración de estos centros comerciales en ejes troncales de transporte público, acentuando la exclusión de periferias desconectadas y reforzando la fragmentación socioespacial. La instalación masiva de malls por grandes compañías es un claro indicador y vector del rápido proceso de metropolización de Serena-Coquimbo entre 1980-2023, aunque tensionando las dinámicas urbanas hacia una creciente privatización y segregación del espacio público.

En consecuencia, el proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo entre 1980 y 2023 ha estado liderado principalmente por la intensa actividad inversora del sector privado, concentrándose en grandes proyectos inmobiliarios como centros comerciales o "malls", los cuales se han masificado especialmente desde la década de 1990. Así lo evidencia la línea de tiempo de inversión pública y privada en la zona, reflejada en la Fig. 5.18, donde se aprecian hitos de gasto empresarial (color rojo) coincidentes con la llegada de los malls Plaza La Serena (1998), Puerta del Mar (1999), Paseo Balmaceda (2017) y Vivo Coquimbo (2018). Todo ello en el contexto de políticas neoliberales que privilegiaron la subsidiariedad del Estado respecto al mercado.

Mientras la inversión pública (color verde) ha sido comparativamente menos dinámica y concentrada temporalmente en las últimas décadas, el empresariado inmobiliario identificó tempranamente las oportunidades que ofrecía esta creciente área metropolitana en la zona norte de Chile para desarrollar formatos globales de retail, contribuyendo así de manera determinante a la consolidación urbana de las ciudades de La Serena y Coquimbo.

La instalación masiva de estos grandes centros comerciales, es un claro indicador y vector del acelerado y principalmente privatizado proceso de metropolización experimentado por esta conurbación del norte de Chile en los últimos 40 años.

Análisis de conectividad de la conurbación.

La configuración espacial de las ciudades y cómo se conectan sus diferentes partes es un aspecto muy importante para comprender la forma en que funcionan y se desarrollan los sistemas urbanos. La teoría de la sintaxis espacial, desarrollada desde la década de 1970, proporciona herramientas cuantitativas para analizar las relaciones espaciales que subyacen al movimiento de personas

y vehículos en una ciudad. En las últimas décadas y con el avance en la informática, se han creado herramientas avanzadas de análisis espaciales, el software DepthmapX se ha convertido en una de las principales para realizar análisis de sintaxis espacial, incluyendo la conectividad y centralidad de la red vial urbana. Esto permite estudiar cómo ha evolucionado históricamente la configuración espacial de una ciudad, identificando ejes con mayor potencial de movilidad y que probablemente influyen en la localización de actividades económicas. La sintaxis espacial o space syntax es una teoría y metodología desarrollada inicialmente por Bill Hillier y sus colegas en University College London en la década de 1970 para analizar las relaciones espaciales en los entornos construidos, utiliza conceptos como la integración, conectividad, profundidad y elección para cuantificar cómo están conectados los espacios dentro de un sistema urbano. A mayor integración, conectividad y elección, existe una mayor accesibilidad y movimiento potencial de personas. El software DepthmapX permite realizar este tipo de análisis de manera eficiente mediante mapas axiales, que representan las líneas de visión y movimiento a través del espacio urbano, generando medidas cuantitativas de centralidad e integración que pueden correlacionarse con patrones de uso del suelo, densidad de actividades económicas, seguridad vial, entre otros (Hillier & Vaughan, 2007). Según Bermejo (2009), la sintaxis espacial estudia las formas en que se vinculan y organizan los espacios urbanos, para inferir los aspectos sociales que influyeron en su configuración. De esta manera, permite analizar la evolución histórica en la conectividad de los ejes viales de una ciudad, identificando cuáles adquieren una mayor centralidad con el tiempo. Esto se relaciona con los procesos de metropolización, en donde inicialmente algunos ejes principales estructuran el crecimiento, pero luego se complejiza el sistema con más conexiones secundarias. Los estudios de Tagliari (2018) y Muñoz et al. (2023) aplican la sintaxis espacial mediante DepthmapX para analizar la configuración espacial y conectividad en ciudades de Argentina y Colombia/Cuba/Guatemala. Identifican ejes con alta integración global que probablemente influyen en la concentración de actividades y el potencial de movilidad. De esta manera, la metodología de space syntax permite estudiar la evolución en las relaciones espaciales de una ciudad, utilizando DepthmapX para generar mediciones cuantitativas de centralidad e integración vial, que dan cuenta de las transformaciones en la conectividad del sistema urbano a lo largo del tiempo. Esto aporta una perspectiva complementaria para analizar los procesos de metropolización en ciudades de América Latina.

Crecimiento y cambio en la configuración espacial de la conurbación SerenaCoquimbo: Un estudio histórico de la conectividad urbana

El desarrollo histórico de la conurbación entre las ciudades de La Serena y Coquimbo en Chile ha estado marcado por una progresiva integración espacial, origen de múltiples dinámicas urbanas. La aplicación de la sintaxis espacial mediante el software DepthmapX permite analizar cuantitativamente cómo se han conectado ambos centros a lo largo del tiempo. Los seis mapas que se presentan en la Figura 1 cubren un período de más de cinco décadas, entre 1970 y 2023, representando en cada caso el grado de conectividad de la conurbación (En el contexto del proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo, la conectividad se puede

definir como el grado de integración y articulación que presenta el sistema vial entre las diferentes zonas y comunas que componen el área metropolitana). De esta forma, es posible identificar cuáles han sido históricamente los ejes articuladores principales, así como apreciar el surgimiento de nuevas centralidades urbanas. Se espera que este enfoque metodológico entregue una perspectiva complementaria para comprender las transformaciones morfológicas y espaciales experimentadas por este sistema urbano particularmente dinámico y en acelerado proceso de metropolización. El uso de la sintaxis espacial mediante DepthmapX permite cuantificar y visualizar cambios en la conectividad que probablemente subyacen a otros procesos urbanos relevantes.

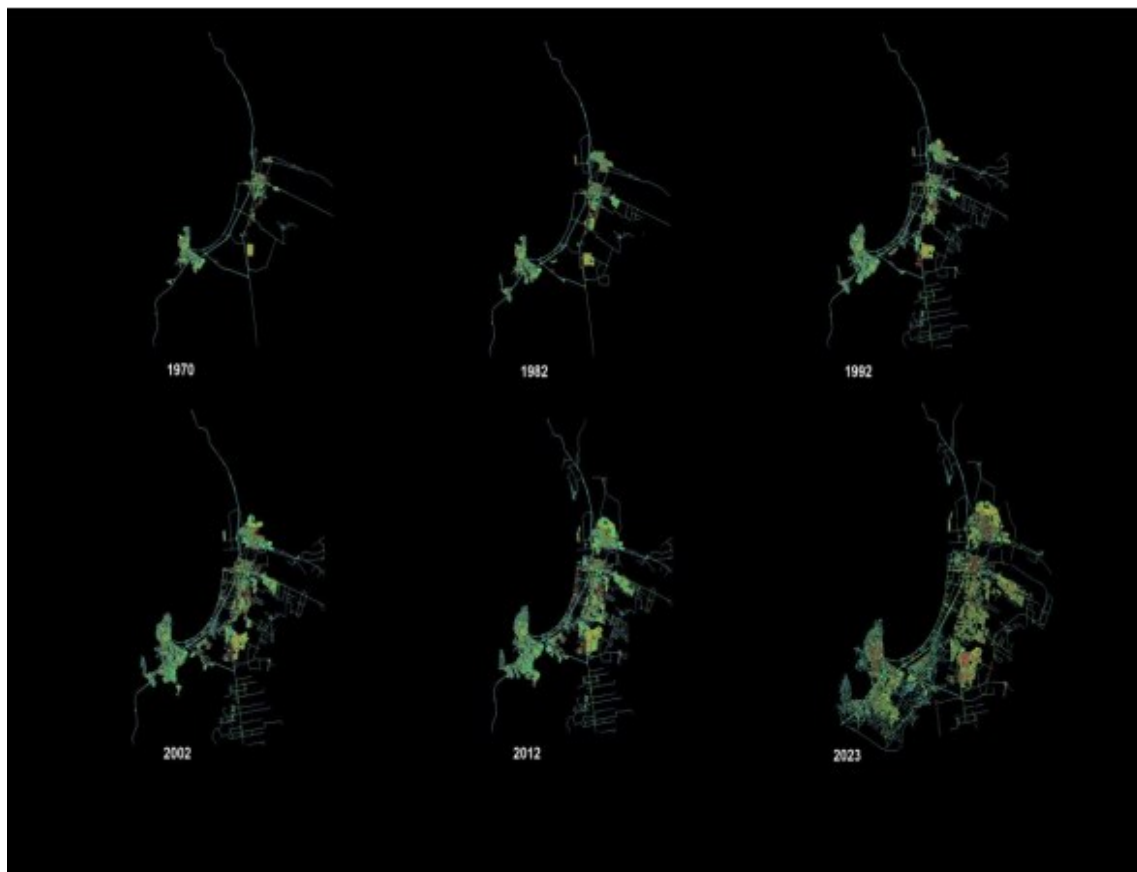


Fig. 5.32. Evolución histórica de la conectividad de la conurbación .
Fuente: elaboración propia con software libre depthmapx.

El análisis histórico de la conectividad urbana en la conurbación Serena-Coquimbo entre 1970 y 2023 mediante sintaxis espacial revela una progresiva conectividad de la red vial entre ambos centros urbanos, con algunas dinámicas particulares. Inicialmente en la década de 1970, Serena y Coquimbo operaban como ciudades independientes sólo conectadas por la Carretera Panamericana, sin mayor interrelación entre sus tramas internas. Ya en los años 1980 se aprecian incipientes ejes perimetrales en cada ciudad con una naciente conexión entre sí, denotando una extensión preferencial hacia la periferia colindante. Es recién en la década de 1990 cuando ejes articuladores como la Avenida del Mar y la Carretera Panamericana que unen ambas ciudades que adquieren una

centralidad integradora entre ambos centros, configurando propiamente el inicio del proceso de conurbación. Sin embargo, la periferia continúa fragmentada sin una conexión directa con las áreas centrales. A partir de los años 2000 se producen las transformaciones más sustantivas: la red vial periférica comienza a conectarse con los ejes principales mediante ramales secundarios, aumentando la integración integral del sistema. Al mismo tiempo crece la centralidad en torno a la Carretera Panamericana, Avenida del Mar y calle Balmaceda. Pero al 2023 aún no se logra una integración completa entre toda el área metropolitana. Así, en términos espaciales la metropolización Serena-Coquimbo ha sido un proceso discontinuo, con una integración vial que avanza desde los ejes principales hacia las áreas periféricas de manera no siempre efectiva. El análisis de sintaxis espacial mediante DepthmapX permite caracterizar cuantitativamente este desarrollo histórico.

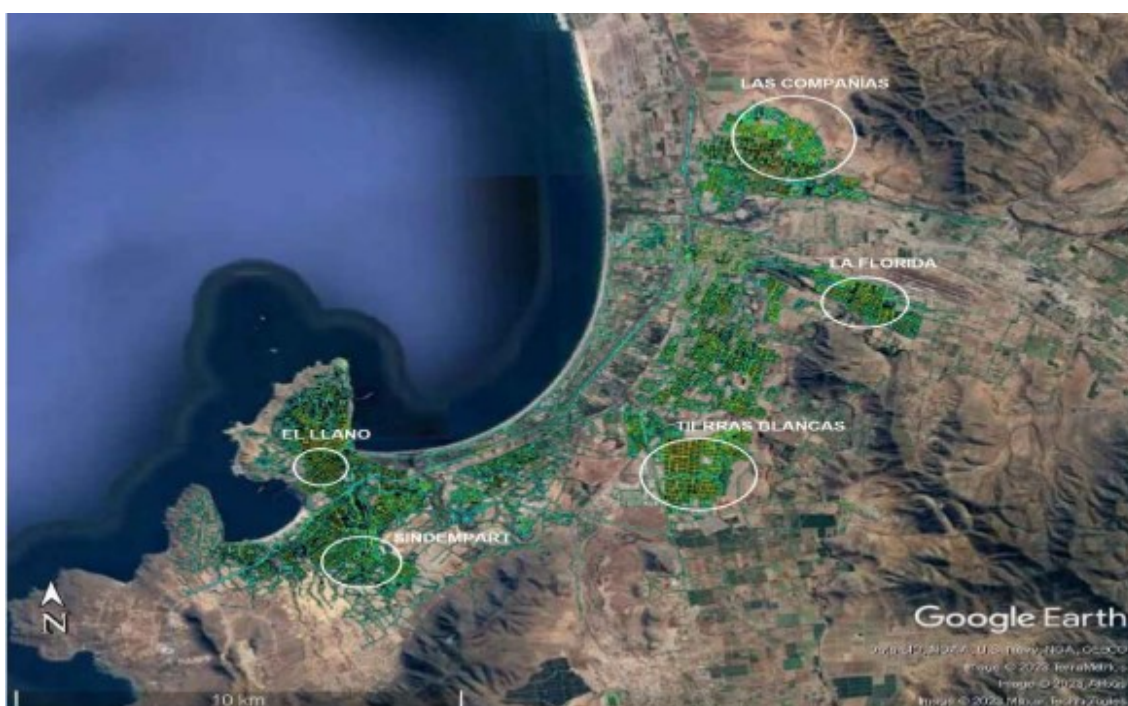


Fig. 5.33. Superposición de análisis de la conectividad de la conurbación con Google Earth pro.

De la imagen anterior, al superponer el mapa de conectividad de la conurbación Serena-Coquimbo obtenido con DepthmapX sobre una imagen satelital, se aprecian con claridad 5 sectores periféricos que se mantienen relativamente aislados o desconectados del resto del sistema vial metropolitano, confirmando de esta manera que, a pesar de cierto nivel de conectividad interna, estos sectores periféricos no han logrado una adecuada integración con los ejes viales centrales ni entre sí. Probablemente estas zonas de expansión urbana aun no terminan el proceso de consolidación y articulación con el resto de la trama vial aún está inconcluso. Entre las causas que podrían explicar esta persistencia de áreas desconectadas destacan: la falta de planificación intercomunal para guiar el crecimiento en forma integrada, la presencia de barreras geográficas que

obstaculizan la conexión, o el distinto ritmo de crecimiento donde unos sectores se desarrollan mucho antes que sus contiguos.

SECCIÓN VI.

Crecimiento urbano, agentes privados y desigualdades socioespaciales: Transformaciones metropolitanas de la conurbación Serena-Coquimbo en la era de la globalización.

En la sección 6 de esta investigación, se aborda en profundidad el análisis de las transformaciones experimentadas por la conurbación Serena-Coquimbo en las últimas décadas, poniendo especial énfasis en comprender el rol de los agentes privados en dichos procesos de cambio y sus impactos socio-territoriales.

Esta sección se organiza en torno a categorías de análisis que se obtienen mediante el cruce de las respectivas categorías obtenidas en los capítulos anteriores respecto de la metropolización de las ciudades chilenas, las latinoamericanas y el contexto global. Para cada uno de ellas se examinan las subcategorías correspondientes.

El análisis integra tanto la evolución de indicadores cuantitativos (estadísticas, mediciones, índices de fragmentación urbana, segregación, entre otros), como una interpretación cualitativa de los procesos de metropolización contemporáneos que se han manifestado en caso de estudio, poniendo especial énfasis en delucidar el accionar de los principales agentes privados que han influido en las dinámicas urbanas de Serena-Coquimbo en contexto de globalización y políticas neoliberales, incluyendo empresas inmobiliarias, constructoras y desarrolladores urbanos. También se evalúa críticamente la articulación entre sus intereses y estrategias con los objetivos de la planificación pública en el territorio conurbado.

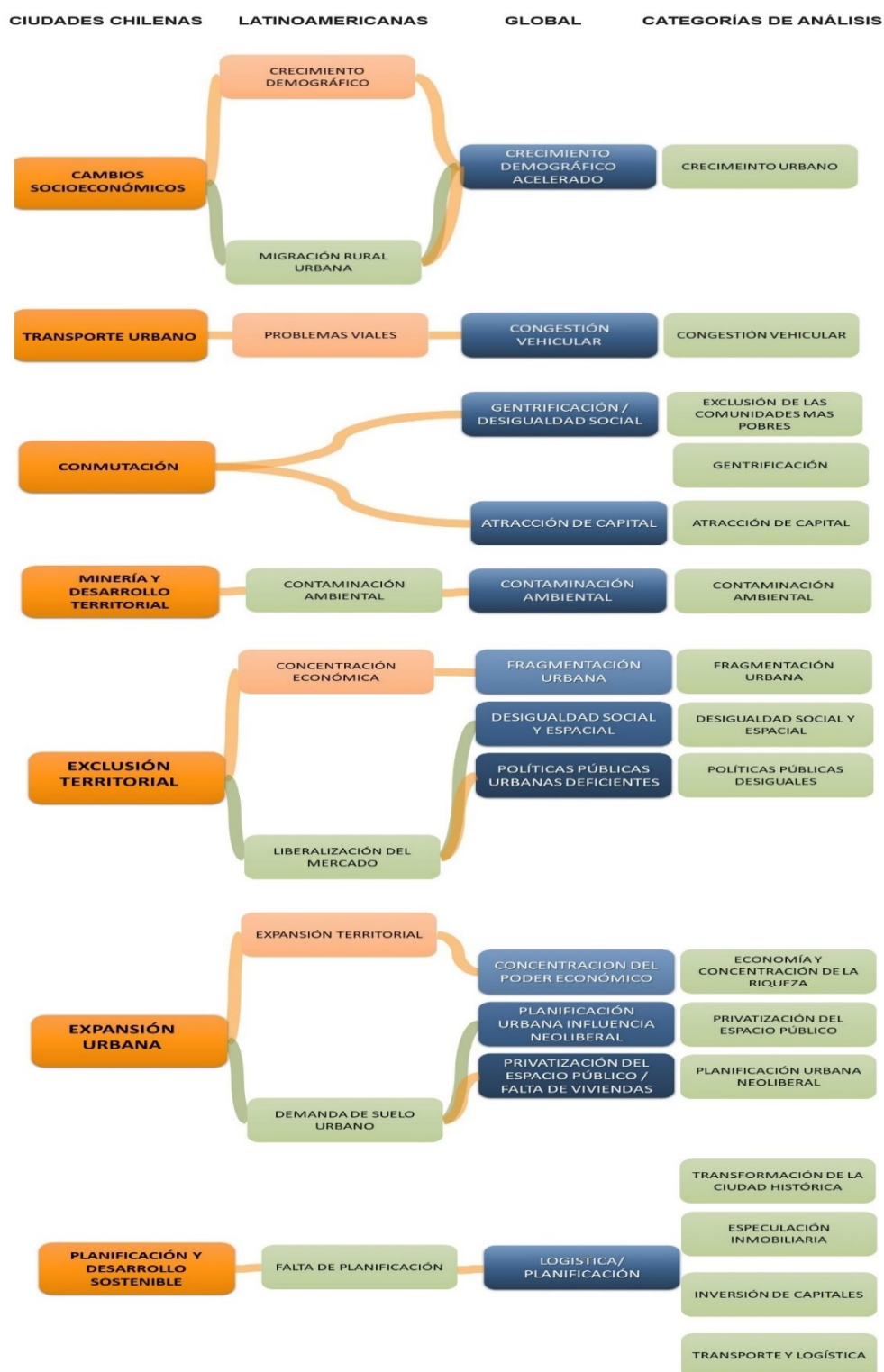


Fig. 6.0 Cruce de categorías de análisis . Fuente : Elaboración propia.

El proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo los últimos 40 años ha traído aparejado una serie de dinámicas y problemáticas urbanas, evidenciadas a través del análisis de distintas categorías obtenidas del cruce

entre procesos globales, latinoamericanos y chilenos. Categorías como fragmentación urbana, desigualdades socioespaciales, falta de viviendas asequibles, privatización del espacio público y contaminación ambiental dan cuenta de ello.

Con el objetivo de sintetizar esta información, se procedió a agrupar las múltiples categorías iniciales en 5 ejes temáticos principales, que representan los focos problematizadores más relevantes en la metropolización de Serena-Coquimbo. Estos son: 1 Crecimiento urbano descontrolado. 2 desigualdad y segregación socioespacial. 3 transformación económica. 4 problemas ambientales urbanos. 5 pérdida de identidad.

En la siguiente tabla se describen brevemente los elementos que componen cada una de estas 5 categorías, las que en su conjunto sintetizan las principales dinámicas críticas presentes en la metropolización de esta conurbación chilena. El análisis de estas categorías permite obtener una visión integrada de las problemáticas claves que han moldeado este proceso y la identificación de los agentes que han impactado su proceso.

Categorías	Descripción
1. Crecimiento urbano descontrolado	Incluye fragmentación urbana, crecimiento urbano, congestión vehicular, gentrificación, industria del entretenimiento y cultura.
2. Desigualdad y segregación socioespacial	Incluye desigualdades sociales y espaciales, falta de viviendas asequibles, exclusión de comunidades pobres.
3. Transformación económica	Incluye privatización del espacio público, influencia del neoliberalismo en la planificación urbana, especulación inmobiliaria, centro de innovación y emprendimiento, economía basada en el conocimiento.
4. Problemas ambientales urbanos	Incluye contaminación ambiental, centro de transporte logística y comercio.
5. Pérdida de identidad	Incluye uso del patrimonio cultural para atraer capital, transformación de la ciudad histórica y tradicional a metrópolis globalizada, inversión extranjera.

Fig. 6.1 Síntesis de categorías de análisis. Fuente: Elaboración propia.

La Metamorfosis Metropolitana de La Serena y Coquimbo en Cuatro Décadas.

Crecimiento urbano descontrolado: fragmentación urbana, crecimiento urbano, congestión vehicular, gentrificación, industria del entretenimiento y cultura.

El acelerado crecimiento urbano experimentado en las últimas décadas ha transformado drásticamente el panorama de numerosas áreas metropolitanas alrededor del mundo. Este fenómeno de expansión y consolidación como polos

urbanos de gran relevancia también se ha manifestado en la conurbación que conforman las ciudades de La Serena y Coquimbo, ubicadas en la zona centro-norte de Chile.

El foco es el análisis en profundidad del proceso de metropolización que ha tenido lugar entre estas dos ciudades entre los últimos 40 años, examinando los cambios experimentados en términos de crecimiento demográfico, expansión territorial, aumento de la economía y los servicios urbanos, así como la consolidación de esta conurbación como un área metropolitana de importancia a nivel regional y nacional.

Mediante una investigación que recurre a fuentes estadísticas, documentales y entrevistas, se busca identificar y caracterizar a los principales actores e instituciones públicas y privadas que han impulsado este acelerado proceso de metropolización de La Serena y Coquimbo. El análisis brindará luces sobre los factores desencadenantes, los intereses subyacentes, así como los grandes proyectos e inversiones que han configurado esta zona como uno de los principales polos urbanos del norte chileno.

Características generales de la conurbación Serena- Coquimbo

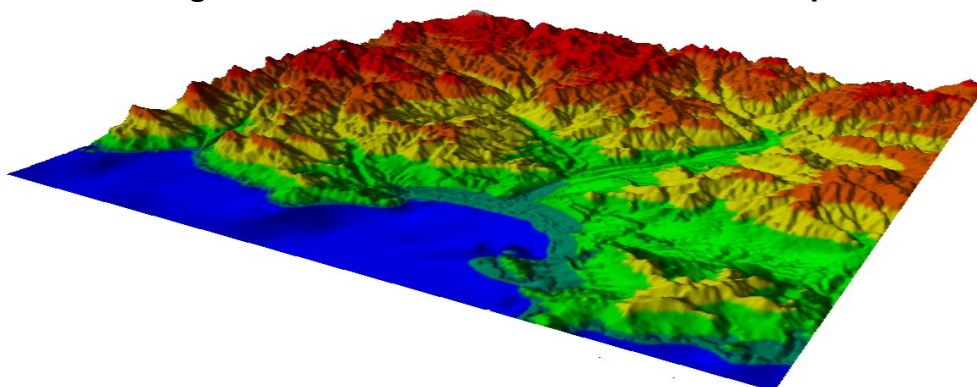


Fig. 6.2. Imagen tridimensional de la conurbación Serena-Coquimbo

Fuente: elaboración propia con base de datos del portal landviewer.

CONURBACIÓN LA SERENA - COQUIMBO

Área de estudio

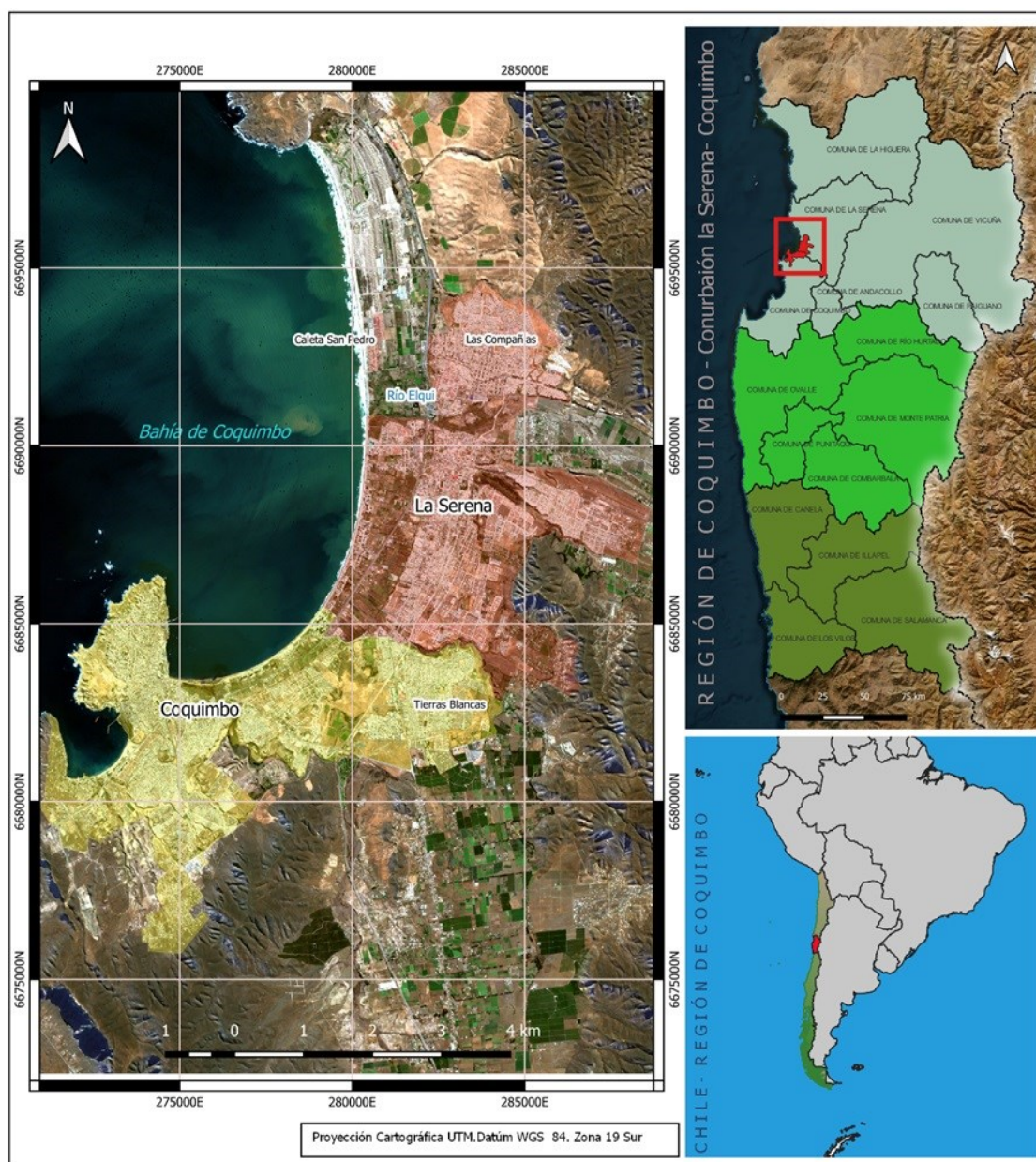


Fig. 6.3. Área de estudio, conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.

La descripción detallada de un lugar puede aportar valiosa información en una investigación, ya que permite comprender las particularidades del territorio en cuestión y su evolución histórica. Como señala Leyva (2015), *"la descripción de un lugar es el punto de partida de cualquier reflexión sobre su significado e importancia para una comunidad"*. Por lo tanto, es importante tener una comprensión clara y detallada del lugar que se está investigando, para poder analizar adecuadamente los procesos que tienen lugar en él. En este sentido, la descripción de la conurbación La Serena-Coquimbo puede ser de gran utilidad

para la investigación, ya que permitirá comprender las particularidades de este territorio y su evolución en las últimas décadas. Según lo señalado por Galeano (2018), proponer una descripción con detalles de los territorios puede resultar valioso para comprender los fenómenos sociales, económicos y políticos que se desenvuelven en ellos.

De esta manera, se puede obtener una visión más completa de la conurbación, sus características socioeconómicas y su evolución histórica, lo que permitirá analizar adecuadamente las transformaciones que han tenido lugar en ella.

En este punto se describen las principales características de la Conurbación La Serena-Coquimbo, como su ubicación geográfica, límites territoriales, población, actividades económicas y otros aspectos relevantes

La conurbación denominada Serena-Coquimbo se encuentra ubicada en Chile frente al litoral costero de la zona norte del país distante a 476 km de la capital Santiago, aunque aún no es oficializada como un área metropolitana. El 30 de septiembre del año 2020 bajo el decreto N° 98 se aprueba el reglamento que fija los estándares mínimos para el establecimiento de las áreas metropolitanas en Chile, estableciendo normas para su constitución (Ministerio del interior y seguridad pública, 2020), y se está a la espera de su oficialización. Estas Dos ciudades otrora separadas por 15 km medidos entre sus centros históricos, han sufrido un proceso de conurbación en muchos ámbitos en las últimas 3 décadas.

La localización de estas dos ciudades es estratégica por la cercanía que tienen a la capital de Chile, Santiago por su frente sur y a la gran zona Minera del país por su frente norte. Por lo tanto, juegan un papel más que importante y articulador territorial tanto nacional como internacional toda vez que forman parte también como puerta de entrada y salida internacional a través del puerto de Coquimbo hacia y desde la zona del Pacífico y por otro lado en ruta al vecino país de Argentina por medio del denominado Valle del Elqui.

Todas las condiciones anteriormente mencionadas han ido posicionando a la conurbación Serena-Coquimbo a una situación destacada dentro del país.

Los núcleos urbanos que la componen (INE, 2019) tienen diferentes orígenes, por un lado, la ciudad de La Serena es la segunda ciudad más antigua de Chile, fundada en 1544 (Biblioteca nacional, 2022).

Por otro lado, el Puerto de Coquimbo no tiene una fecha de fundación clara y surge por el trabajo de las fundiciones de cobre a mediados del siglo IX, creándose el Departamento de Coquimbo en 1864 y luego en 1867 se crea la Municipalidad de Coquimbo siendo desde entonces reconocido como ciudad (Biblioteca Nacional, 2022).

El carácter metropolitano de las dos ciudades se ha formado con el paso del tiempo dando la forma actual de la conurbación y su funcionamiento como un solo sistema urbano integrando servicios, trabajos y un continuo de iniciativas del mercado inmobiliario e infraestructura (Hidalgo, De Mattos, & Arenas, 2009).

Organización territorial.

En términos administrativos, el Estado de Chile tiene 16 regiones (BCN, 2022), cada una a cargo de un Gobernador regional que a partir del año 2021 es elegido por votación popular, encargado de la administración superior de cada región, que tiene por objeto el desarrollo social, cultural y económico de la región (BCN, 2022), esta situación es de vital importancia para efectos de esta tesis, dado que en los años anteriores todas las autoridades regionales eran elegidas por el presidente de la república concentrando el poder regional y supeditado a los intereses nacionales en la capital de Chile, Santiago.

Las regiones están divididas en provincias y la unidad básica es la comuna quien administra la política territorial con el municipio que cuenta autonomía administrativa del gobierno de la nación. De esta manera Chile cuenta con 346 comunas (SUBDERE, 2022). El instituto nacional de estadísticas de Chile define ciudad como una “entidad urbana que cuentan con más de 5.000 habitantes, con la excepción de las entidades urbanas que tienen menos de 5.000 habitantes pero que cumplen con la característica político-administrativa de capital regional o provincial” (INE, 2019).

A efectos de comprender la dinámica poblacional de la región se presenta el gráfico 6.0, donde se puede apreciar que la población urbana y rural en los años ochenta se encontraba en rangos similares, 53% urbana y 47 % rural. A partir de la década de los noventa se puede visualizar como la población rural de la región de Coquimbo disminuye sostenidamente, mientras que la población urbana regional aumenta también sostenidamente los últimos 38 años. Estos datos son importantes pues es concordante con los estudios realizados y documentados en los capítulos I y II de esta tesis y que dice relación con el aumento en la población migrante del campo a la ciudad ocurrido principalmente a partir de los años ochenta en adelante y que es explicado en parte por la atracción que generan las áreas urbanas las cuales ofrecen oportunidades laborales, servicios, vivienda, recreación.

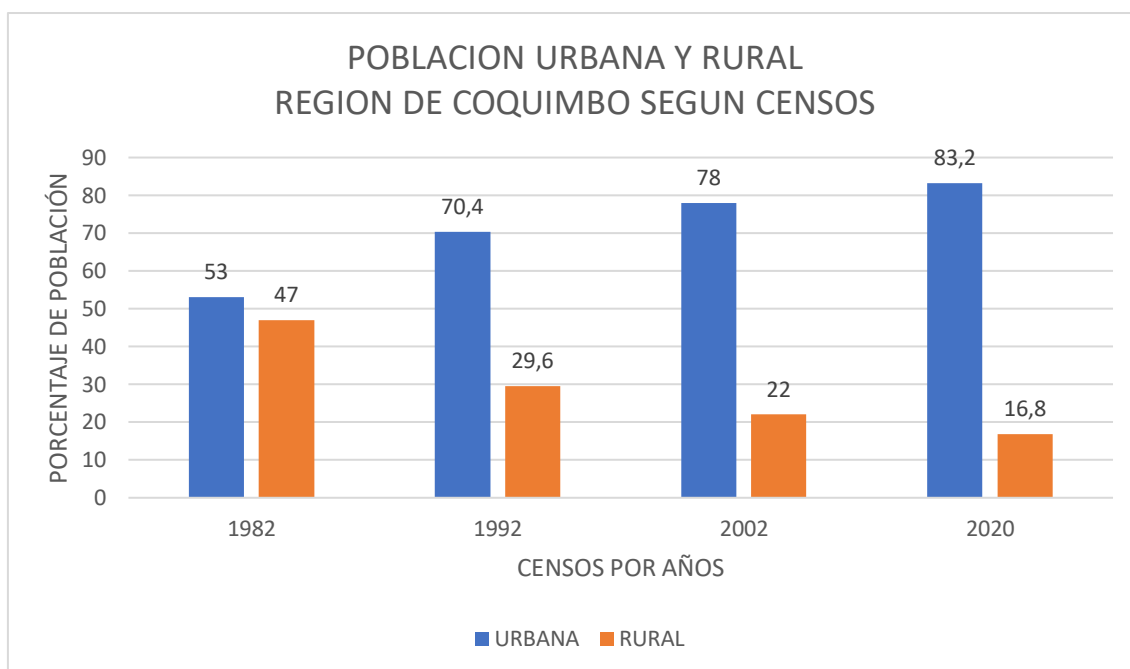


Gráfico 6.0. Población urbana y rural región de Coquimbo en porcentaje, según información censal 2002- 2017 y proyección 2020. Fuente: Elaboración propia en base a información censal de INE.

Los datos presentados en el gráfico anterior, muestran un claro proceso de migración campo ciudad en la región de Coquimbo en Chile. En general, la población urbana ha aumentado significativamente a expensas de la población rural. En 1982, sólo el 53% de la población vivía en áreas urbanas, mientras que el 47% vivía en áreas rurales. Sin embargo, en 1992, la proporción de población urbana aumentó a 70,4%, mientras que la proporción de población rural disminuyó al 29,6%. Este cambio en la composición de la población indica un aumento en la urbanización y la concentración de la población en las dos ciudades.

En 2002, la tendencia hacia la urbanización se intensificó aún más, con un 78% de la población viviendo en áreas urbanas y solo el 22% en áreas rurales. Finalmente, en 2020, la población urbana de la conurbación había aumentado aún más, llegando al 83,2%, mientras que la población rural había disminuido al 16,8%.

Este proceso de desarrollo urbano se ha visto impulsado por el crecimiento económico y la inversión en infraestructura en la región, lo que ha atraído a la población a las ciudades en busca de trabajo y mejores oportunidades económicas. (Stefoni & Stang, 2017)

La conurbación Serena-Coquimbo se ubica en la región de Coquimbo, y concentra el 92,5% de población urbana y 7,5% de población rural (BCN, 2022) sobrepasando el promedio regional de 83,2% de población urbana. Este valor le da a la conurbación un carácter eminentemente urbano concentrando la mayor

cantidad de población en una sola área geográfica, cuenta además con una extensión de 40.579 km², equivalentes al 5.35% del territorio nacional.

Según el Censo de 2017 la población regional alcanzaba los 757.586 habitantes y una densidad de 46.23 habitantes por km²., cuenta con 3 provincias y 15 comunas siendo la capital regional la ciudad de La Serena (BCN, 2022).

Respecto de las comunas, La Serena tiene 221.054 hab. Mientras que Coquimbo cuenta con 227.730 hab., concentrando ambas ciudades el 74,4 % de la población de la región de Coquimbo.

La comuna de La Serena es la capital de la Región de Coquimbo con una superficie de 1.893 km² y Coquimbo 1.437 km² siendo la ruralidad que ocupa la mayor superficie, sin embargo, el mayor porcentaje de la población vive en estas dos comunas.

Al hacer un análisis de los datos obtenidos para la conurbación Serena-Coquimbo se puede observar un aumento de la población reflejada en el grafico N° 3.1 a partir de los años ochenta al dos mil veinte con un crecimiento del 174,8 % en el período y si a este resultado le sumamos el aumento porcentual de 53 % de población urbana en la región de Coquimbo para el año 1982 al 83,2 % de población urbana en 2020, con una cifra actual del 92,5 % de población urbana en la conurbación Serena-Coquimbo y sólo un 7,5% de población rural, entonces tenemos los primeros indicios de la importancia que sustenta el área en estudio para el contexto regional y nacional y la necesidad de entender que factores han sido los que han generado este proceso de metropolización .

El aumento significativo de la población urbana en la zona indica que debieran existir factores socioeconómicos y culturales, entre otros, que han impulsado este proceso. En este sentido, la tesis se centrará en identificar y analizar estos factores para comprender mejor el fenómeno, explorando las implicaciones sociales, culturales y ambientales de la metropolización y cómo estos cambios han afectado la calidad de vida de los habitantes de la zona. También se analizarán las políticas y estrategias que se han implementado para abordar los desafíos asociados con la metropolización, como el transporte, la vivienda y la planificación urbana.

Geomorfología de la conurbación.

Si consideramos a la geomorfología como una disciplina que se encarga de estudiar la forma y la estructura de la superficie terrestre, centrada en el análisis de la topografía, la geología, la hidrología, la climatología y otros aspectos relacionados con el medio ambiente (Lugo, 2011), entonces en el caso de la conurbación Serena-Coquimbo, el estudio de la geomorfología puede ser muy relevante para entender el proceso de metropolización que ha experimentado la en las últimas décadas. Esta área se encuentra ubicada en la zona norte de Chile, en una región que presenta una geografía muy diversa caracterizada por

una serie de valles que se extienden desde la cordillera hacia la costa, lo que ha favorecido el establecimiento de asentamientos humanos a lo largo de la historia.

Por otro lado, la geología de la conurbación es también un factor importante a considerar en el estudio de la metropolización de la conurbación, pues la zona se encuentra ubicada en una franja de alta actividad sísmica y volcánica (Centro Sismológico Nacional, 2015), lo que ha limitado la construcción de edificios y la planificación urbana (Rauld Plott, 2011), además, la geología de la zona también ha influido en la disponibilidad de recursos naturales, como agua y materiales de construcción.

La hidrología es otro aspecto relevante a considerar en el estudio de la geomorfología de la conurbación Serena-Coquimbo. La zona se encuentra ubicada en una región semiárida, lo que ha influido en la disponibilidad de agua y en el desarrollo de la agricultura y otros sectores económicos. Además, la hidrología también ha influido en la ubicación de los asentamientos humanos y la construcción de infraestructura, como puentes y carreteras (Videla & Vidal, 2022), en síntesis, el estudio de la geomorfología de la conurbación Serena-Coquimbo es esencial para entender el proceso de metropolización que ha experimentado el área en las últimas décadas. La topografía, la geología y la hidrología son algunos de los factores más importantes a considerar en este análisis, ya que han influido en la distribución de la población urbana, la construcción de infraestructura y la planificación urbana.

La conurbación se enfrenta de forma paralela a la línea de la costa que forma la bahía de Coquimbo con una extensión de aproximadamente 20 kilómetros, en ella se pueden encontrar 5 niveles de terracerías que van desde la cota cero a nivel del mar, hasta la cota 100 aproximadamente sobre el nivel medio del mar (Cabello & Soto, 2015), esta configuración es muy importante, pues la relación que muestra la conurbación con su frente de mar no siempre fue de esta manera, sino hasta después de los años 50 con la construcción del denominado “ Plan Serena”, proyecto estatal del presidente Gabriel González Videla quien le dio tal carácter, además como se verá más adelante a partir de los años ochenta se da inicio a un nuevo impulso a la conurbación con la construcción de la “ Avenida del mar” con capitales privados, la cual se ha mantenido hasta la fecha incrementando su potencial turístico en toda la extensión de la bahía que une a las dos ciudades y que forma la actual conurbación en estudio.

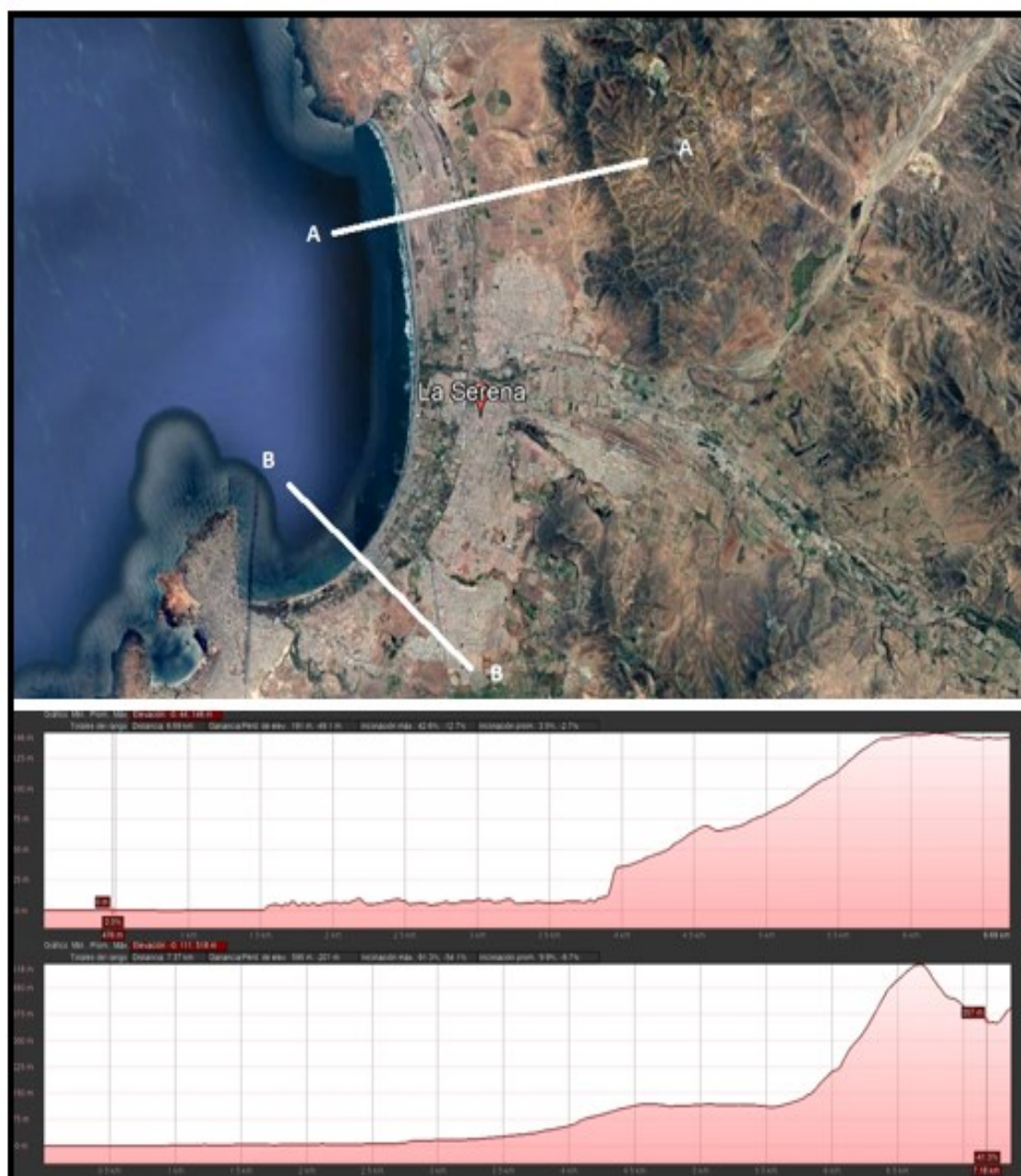


Fig. 6.4. Cortes A-A, B-B y terrazas formadas en la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro. 2022.

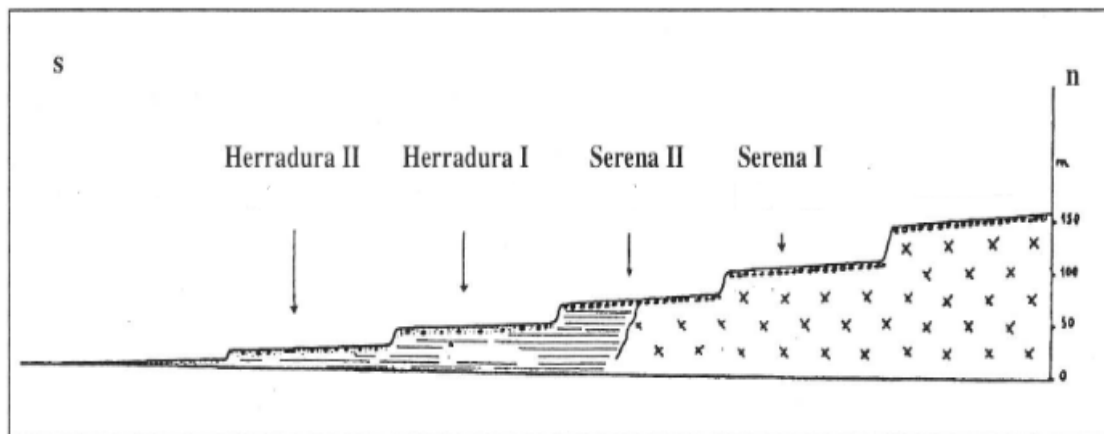


Fig. 6.5. Secuencia de terrazas marinas escalonadas en la bahía de Coquimbo según Paskoff et al. (1995).

Las cinco terrazas se encuentran extendidas de norte a sur, siendo la primera de ellas elevada entre 3 a 7 metros donde se encuentran suelos cultivables y una gran concentración de edificación en altura en la actualidad, esta primera terraza ha sido azotada históricamente por tsunamis, el último en septiembre de 2015. La segunda terraza se emplaza a unos 15 metros en promedio sobre el nivel del mar y se puede encontrar en ella la parte más antigua de la ciudad de La Serena. La tercera terraza se encuentra elevada a unos 35 metros, la cuarta a unos 50 metros en promedio y la quinta terraza se eleva a unos 60 metros en promedio (Paskoff, Leonard, Novoa, Ortlieb, & Radtke, 1995).

El territorio en que se emplaza la conurbación tiene las condiciones propicias para la generación de procesos dinámicos asociados con amenazas de origen natural lo que implica además condiciones de riesgo para la población urbana comprometida en el área (Helmholtz Association, 2007). Estas condiciones afectan al desarrollo urbano que se ha instalado especialmente en la zona costera la que se encuentra bajo amenaza y el riesgo natural es considerado un problema socio ambiental aun no resuelto (PNUD Chile, 2012). En este contexto de amenazas existentes dada la geomorfología de la conurbación, Cid, Castro & Rugiero (2012), concluyeron en su estudio que existe una escasa percepción del riesgo en la ciudad por parte de los habitantes, considerando las amenazas endógenas (terremotos y tsunamis), como exógenas (remociones en masa e inundaciones). En otra investigación, Wyndam (2012) haciendo referencia a los mismos riesgos, obtiene resultados similares con la población flotante durante el verano conformada por turistas que manifiestan también no tener presente dichas amenazas.

La importancia para esta tesis de la definición del tipo y zona de riesgos que afecta a la conurbación, tiene relación con la ubicación histórica de las viviendas y cómo estas han sobrepasado los límites naturales conocidos conforme avanza el tiempo y el cambio que se ha manifestado a partir de los años ochenta en adelante.

Considerando las condiciones geomorfológicas de la bahía de Coquimbo, se desprende que los principales riesgos naturales de la zona tienen relación con los sismos, los tsunamis, la erosión, los deslizamientos de tierra y aluviones (Paskoff & Manriquez, 1997) , por una parte la exposición natural de la bahía al frente de mar con los tsunamis y por otra las extensas zonas de riberas del río Elqui expuestas a las crecidas de la cuenca, también existen algunos riesgos por la erosión y deslizamientos localizados en zonas de quebradas.

Crecimiento Poblacional y Urbanización.

La conurbación ha tenido históricamente un crecimiento demográfico importante, sin embargo, en el período de estudio que contempla entre fines de los años ochenta y principios de los noventa al año 2020, se puede apreciar un crecimiento muy sostenido de la población que comienza en los años ochenta con una serie de acontecimientos relacionados con los cambios políticos y administrativos del país y de la región, los cuales serán analizados más adelante.

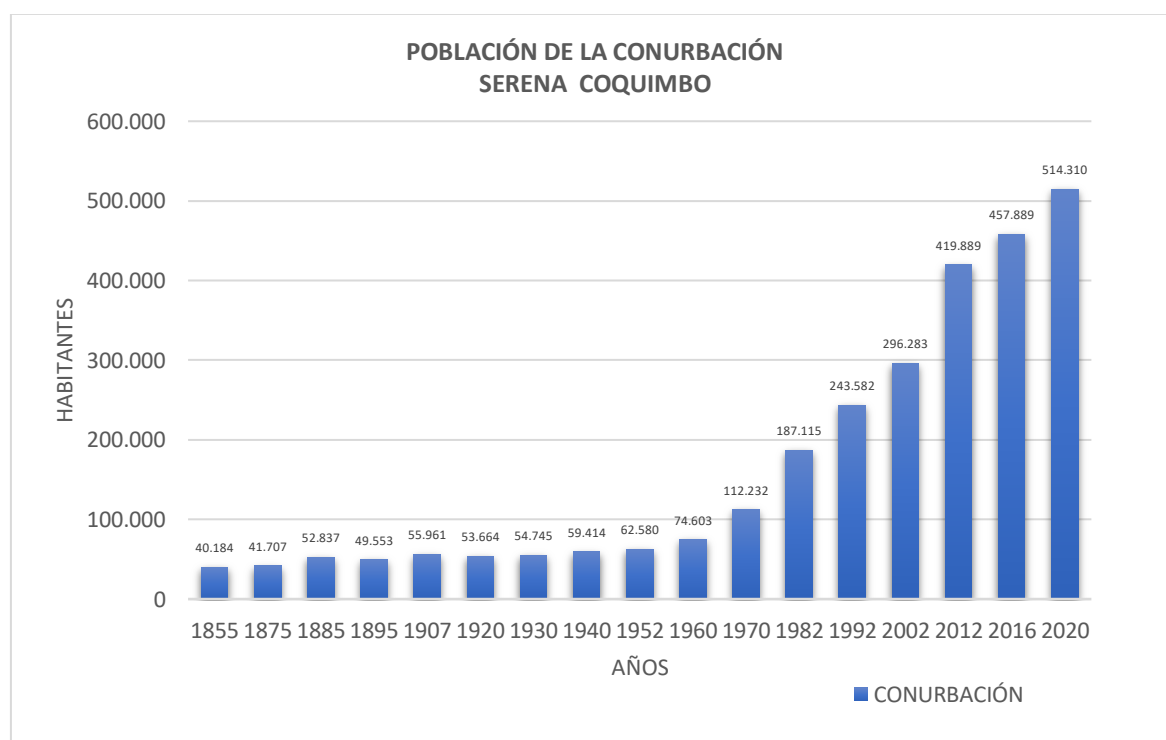


Gráfico 6.1. Datos de población de la conurbación Serena-Coquimbo entre 1855 al 2020. Fuente: Elaboración propia en base a datos del instituto Nacional de Estadísticas INE 2023

El gráfico proporcionado muestra el número de habitantes en la conurbación de Serena-Coquimbo durante un período de 165 años, desde 1855 hasta 2020.

Si bien la escala temporal de la tesis se enmarca en el período incluido en los últimos 30 años, la información presentada es esencial para comprender el proceso de metropolización de la conurbación.

En la década de 1850, la población de la conurbación era de alrededor de 40.000 habitantes. A medida que la región experimentó un mayor desarrollo económico e industrial, la población aumentó gradualmente, alcanzando los 52.837 habitantes en 1885. Sin embargo, en la década de 1890, hubo una disminución en el número de habitantes siendo una de las razones posibles debido a la Guerra del Pacífico.

En la década de 1900, la población volvió a aumentar y alcanzó los 55.961 habitantes en 1907. Sin embargo, la población disminuyó nuevamente en la década de 1920 debido a la crisis económica mundial (Vila & Seiwert, 2021). La población no recuperó su nivel anterior hasta la década de 1950.

En la década de 1960, la población de la conurbación aumentó rápidamente, alcanzando los 74.603 habitantes en 1960. En la década de 1970, la población se duplicó, llegando a los 112.232 habitantes. Este aumento significativo en la población se debió a la migración de personas a la región en busca de trabajo y mejores oportunidades económicas (Alfonso, Gómez, Klein, & Ramírez, 1970).

En la década de 1980, la población continuó creciendo a un ritmo acelerado, alcanzando los 187.115 habitantes en 1982. En la década de 1990, la población continuó creciendo y alcanzó los 243.582 habitantes en 1992. Este aumento en la población se debió principalmente al crecimiento económico y la inversión en infraestructura en la región (Moreno, 2011).

En la década de 2000, la población de la conurbación continuó aumentando, llegando a los 296.283 habitantes en 2002 y alcanzando los 514.310 habitantes en 2020. Este aumento en la población se debió a la expansión económica y al desarrollo urbano en la región (Orellana A. , 2020)

En síntesis, el gráfico 6.1 muestra cómo la conurbación de Serena-Coquimbo ha experimentado un proceso de metropolización a lo largo del tiempo, con un aumento constante en la población a medida que la región se ha desarrollado económicamente y se ha expandido territorialmente. Este crecimiento poblacional ha llevado a una mayor complejidad en la región, así como a nuevos desafíos para la planificación territorial.

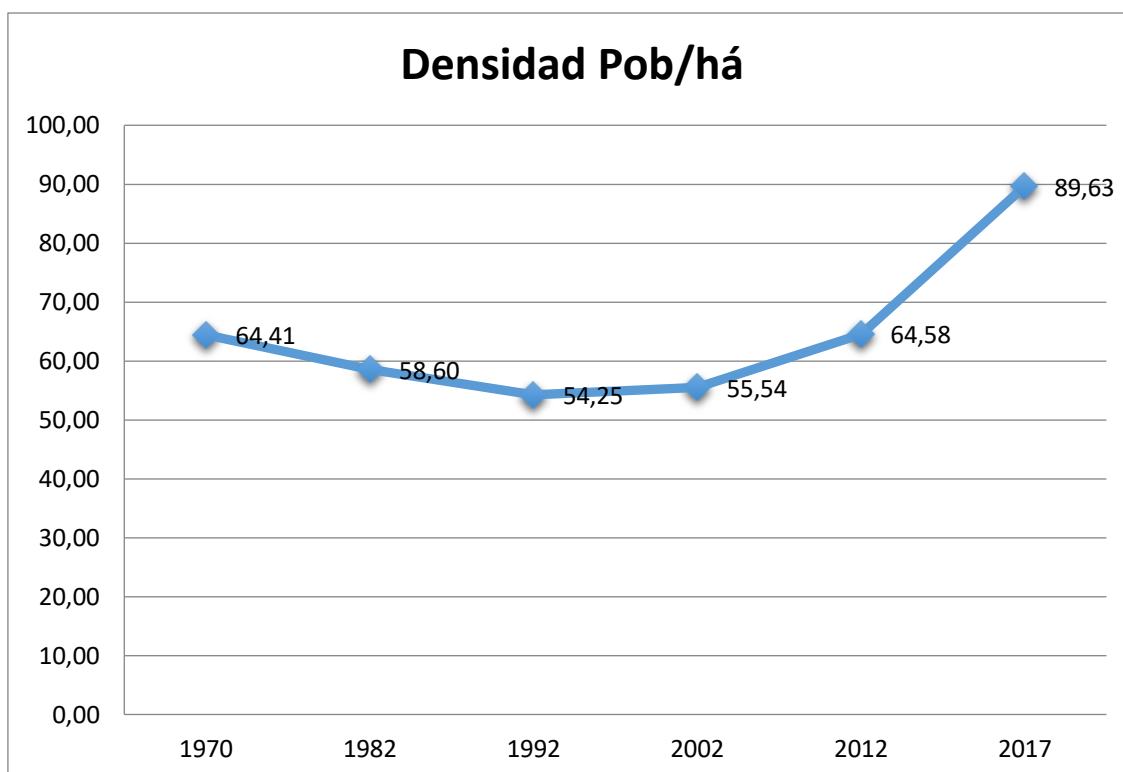


Gráfico 6.2. Gráfico evolución de la densidad poblacional 1970-2017.

Fuente: Elaboración propia base de datos censales (INE) 2017.

Respecto de la densidad poblacional, los datos muestran un decaimiento en la década de los noventa y a partir de ese momento un alza sostenida superando en el año 2012(64.58%) a la que existía en 1970(64.41%) y una diferencia sustancial entre el año 2012 y el 2017(89.63%) que explica en parte la construcción en altura y la densificación desarrollada en el periodo mencionado, especialmente en la denominada Av. Del Mar.

Expansión Territorial: Cambios en la Geografía Urbana.

A continuación se presenta una serie de 4 láminas donde se muestra de forma visual el proceso de metropolización de la conurbación en su aspecto de evolución de la mancha urbana a partir del año 1940 a 2022, la información fue relevada del geo portal de datos espaciales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (IDE MINVU, 2022) y del geo portal de datos espaciales del Gobierno regional de Coquimbo (IDE GORE COQUIMBO, 2022), a partir de las bases de datos se construyeron las láminas con Qgis de licencia abierta.

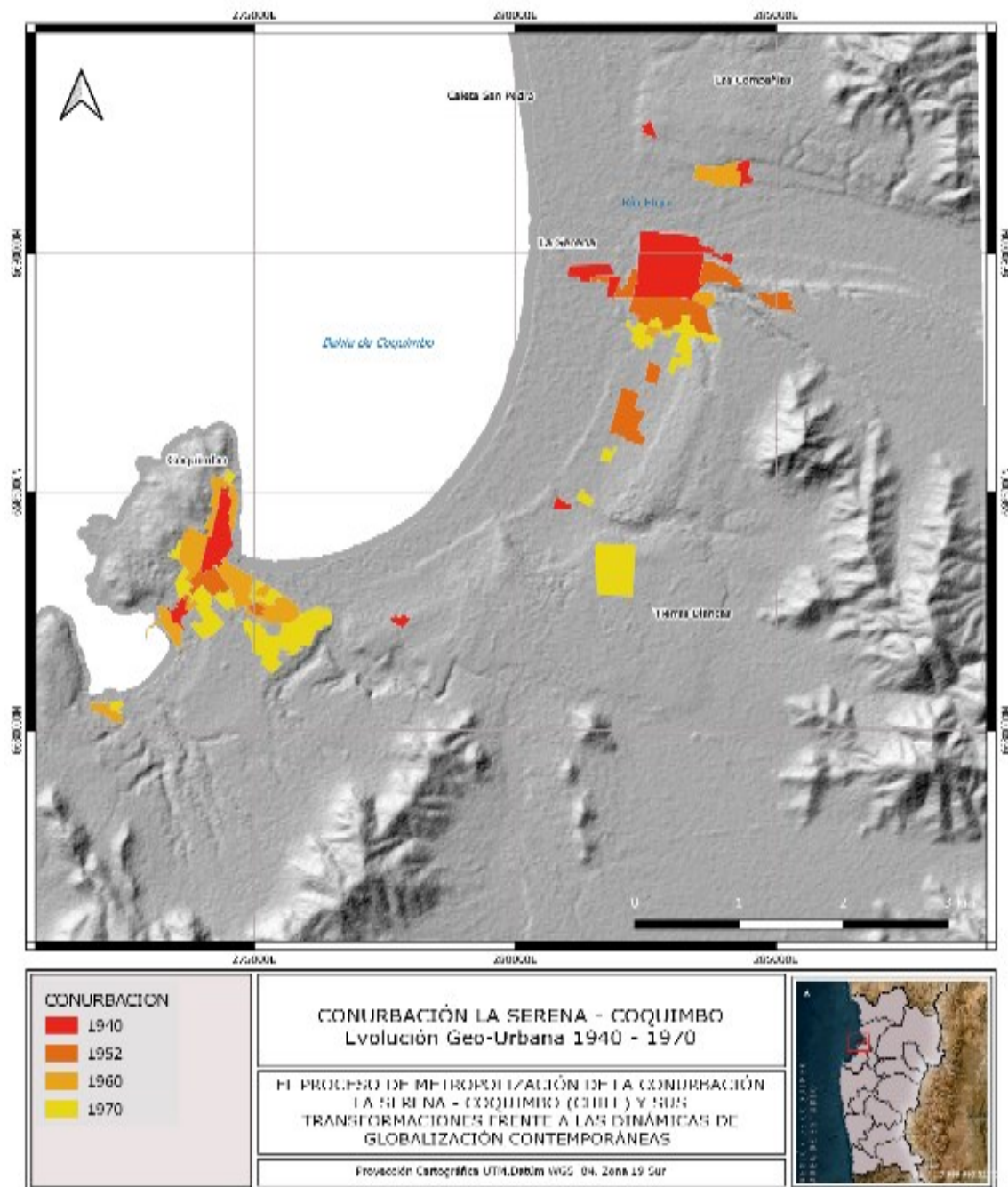


Fig. 6.6. Evolución de la mancha urbana período 1940-1970. Fuente: Elaboración propia a partir de (IDE MINVU, 2022), (IDE GORE COQUIMBO, 2022).

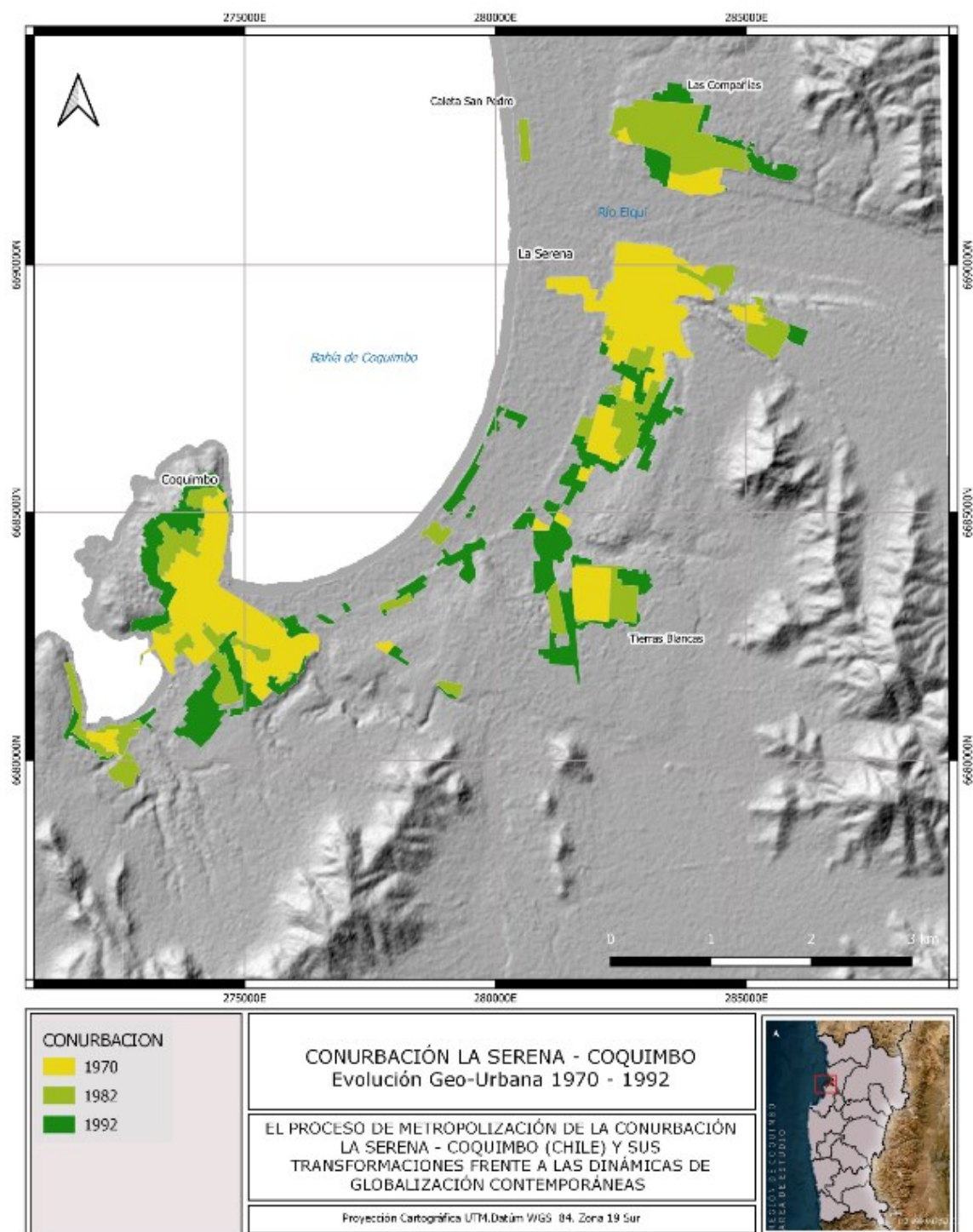


Fig. 6.7. Evolución de la mancha urbana período 1970-1992. Fuente:
Elaboración propia a partir de (IDE MINVU, 2022), (IDE GORE COQUIMBO,
2022).

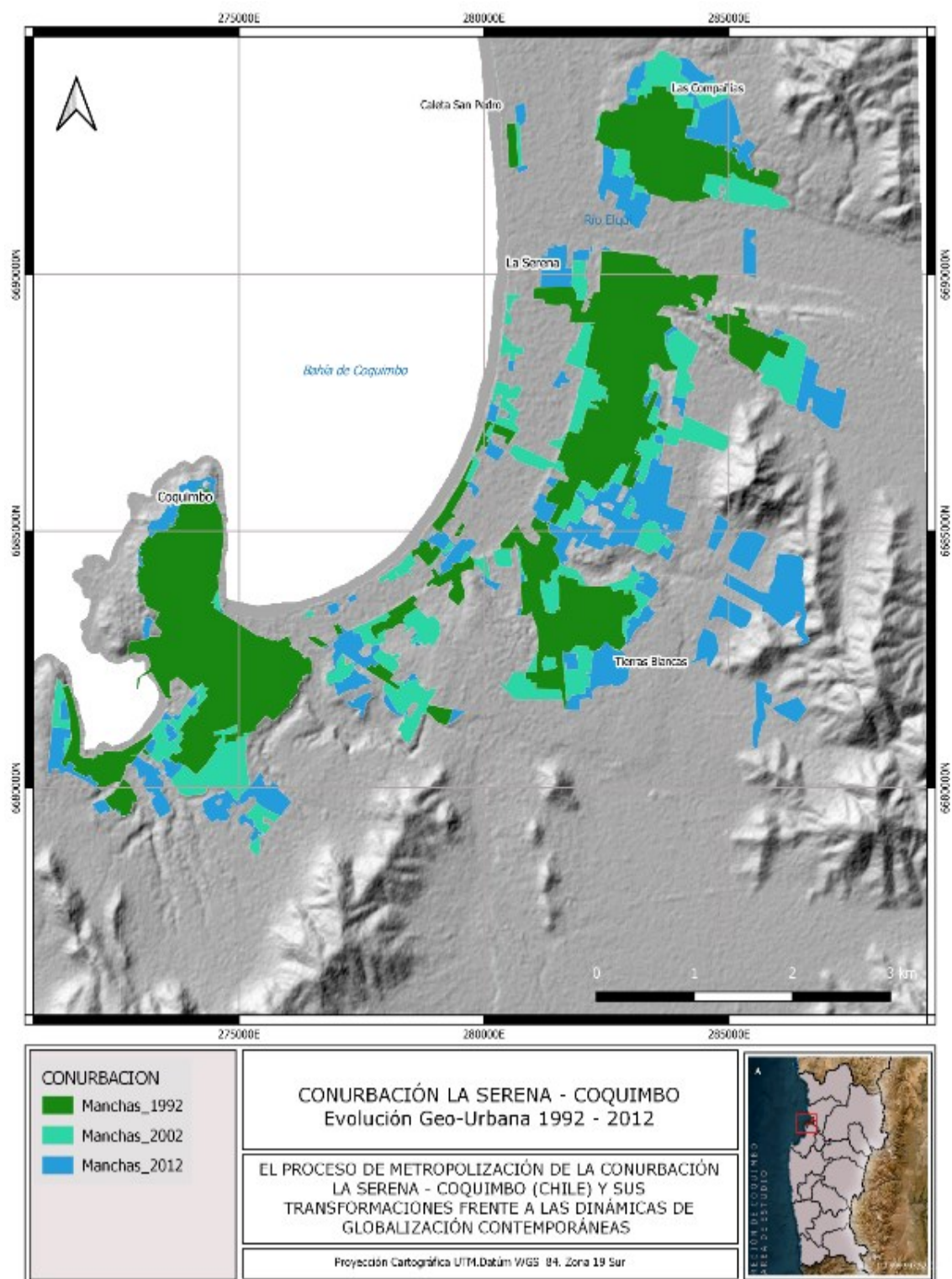


Fig. 6.8. Evolución de la mancha urbana período 1992-2012. Fuente: Elaboración propia a partir de (IDE MINVU, 2022), (IDE GORE COQUIMBO, 2022).

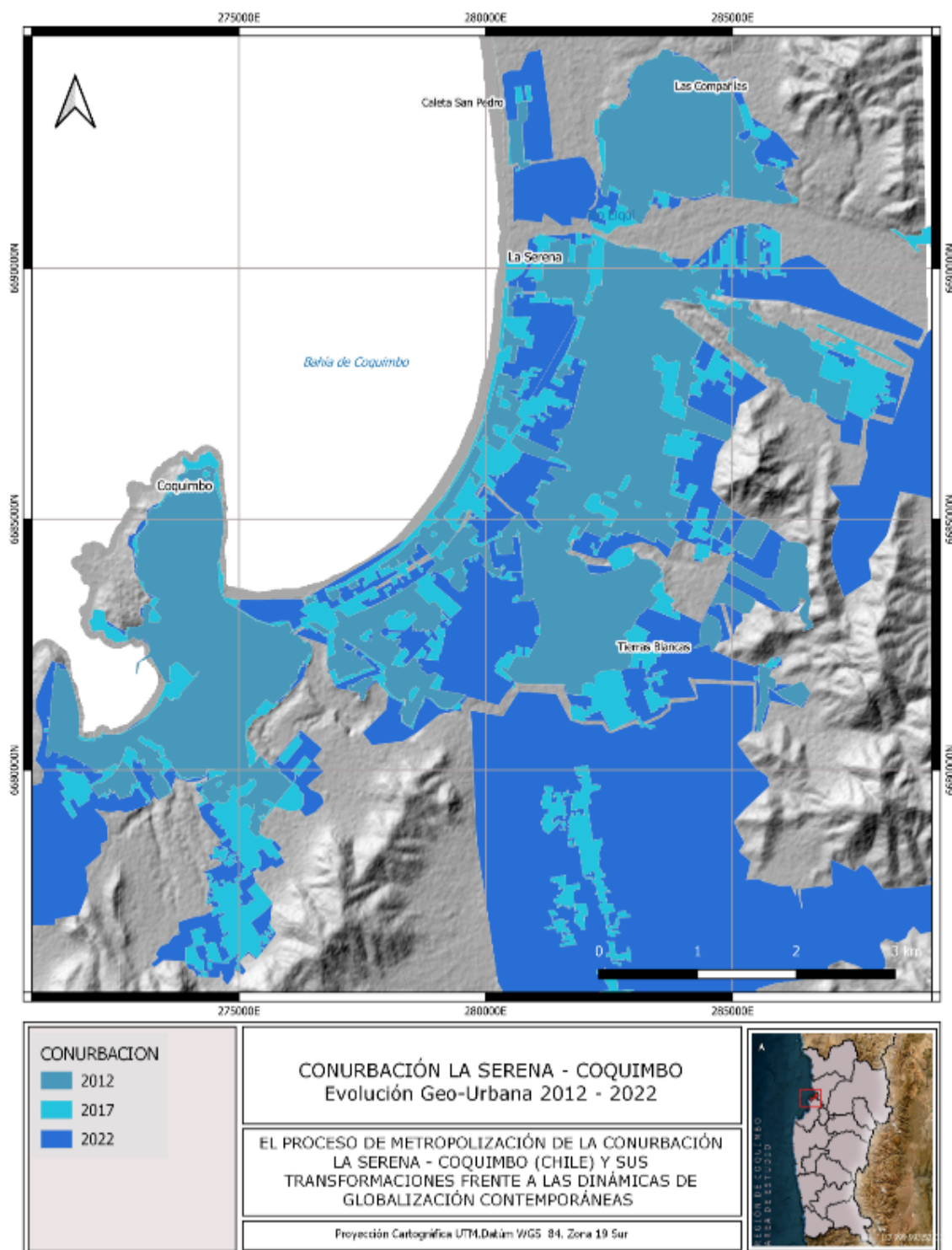


Fig.6.8. Evolución de la mancha urbana período 2012-2022. Fuente: Elaboración propia a partir de (IDE MINVU, 2022), (IDE GORE COQUIMBO, 2022).

A partir de la información relevada en los archivos Arcgis de la evolución de las manchas urbanas de la conurbación, se obtuvo la cantidad de hectáreas contenidas por año de la mancha urbana a objeto de obtener análisis más concretos de la información.

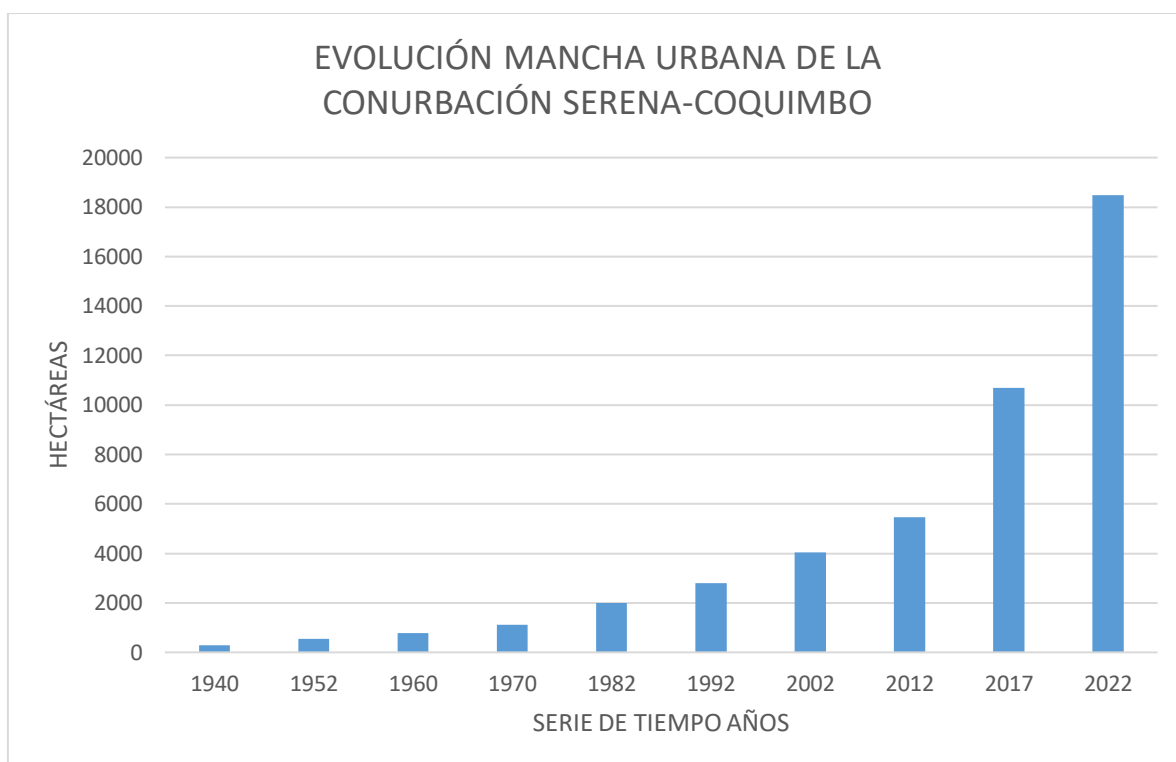


Gráfico 6.3. Evolución mancha urbana de la conurbación Serena-Coquimbo 1940 a 2022. Fuente: Elaboración propia en base a datos de IDE Gore Coquimbo.

Al analizar los datos proporcionados por el gráfico N° 6.3, estos muestran la evolución de la mancha urbana de la conurbación Serena-Coquimbo entre 1940 y 2022. A lo largo de este período de tiempo, la mancha urbana experimentó un crecimiento constante, con algunas fluctuaciones en la tasa de crecimiento en diferentes momentos. Si consideramos que en 1940 la mancha urbana tenía una extensión de 298,66 hectáreas, mientras que en 1952 se había más que duplicado, alcanzando los 542,18 has. Durante la década de 1960, el crecimiento se aceleró aún más, y en 1970, la extensión de la mancha urbana había alcanzado los 1126,3 has.

En el siguiente período entre 1970 y 1982 está caracterizado por un momento de menor crecimiento, con una tasa de crecimiento más moderada. Sin embargo, a partir de 1992, la expansión de la mancha urbana se aceleró nuevamente, y en 2022, la extensión de la conurbación había alcanzado los 18473,81 has.

Es importante notar que, aunque la tasa de crecimiento de la conurbación en estudio ha sido variable en el tiempo, la tendencia general ha sido hacia un aumento constante en el tamaño de la mancha urbana. En promedio, la conurbación ha crecido alrededor de un 50% cada década, lo que sugiere un proceso continuo de conurbación y metropolización.

Un análisis comparativo de la evolución de la mancha urbana dentro del periodo en estudio que abarca desde los años ochenta al 2022 sugiere que es posible considerar otros fenómenos que han tenido lugar en el área de estudio tales como el aumento de la densidad poblacional, de esta manera haciendo un gráfico combinado de la información es posible advertir lo siguiente:

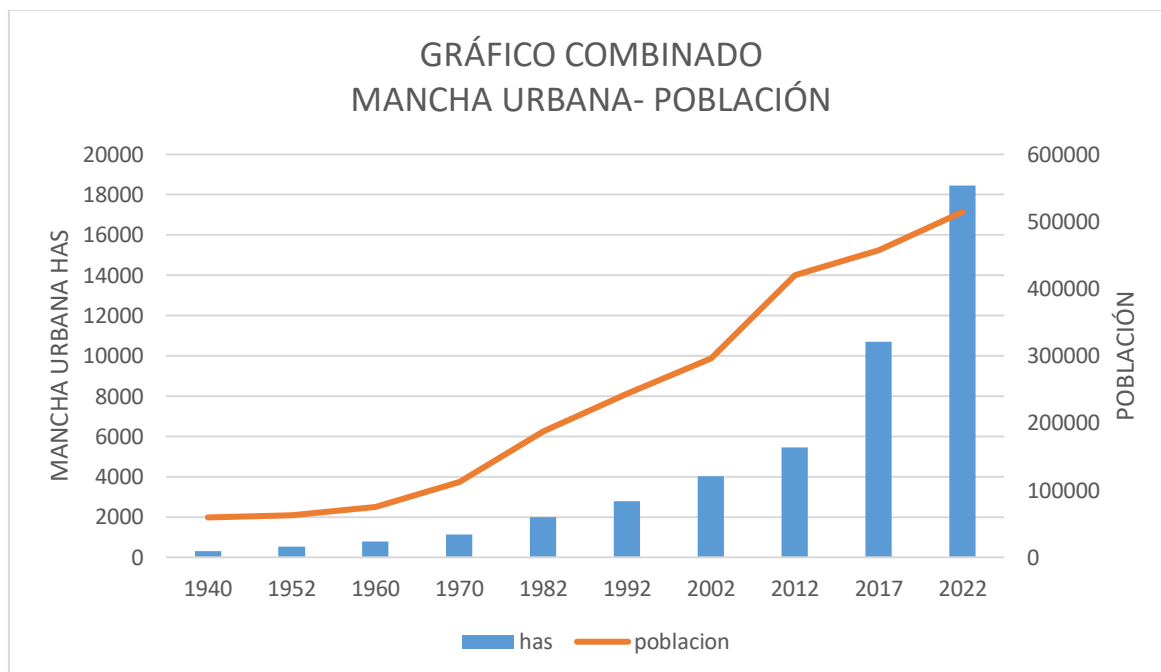


Gráfico 6.4. Gráfico combinado Mancha Urbana/ Población de la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia

Para tener una visión más clara del proceso, se presenta la información por periodos de tiempo.

1940-1970: Durante este periodo, la población de la conurbación Serena-Coquimbo aumentó en un 89% y la superficie urbana un aumento del 276.6 %. El crecimiento de la población y de la superficie urbana fue moderado en comparación con los periodos posteriores, pero se puede observar un proceso incipiente de urbanización.

1970-1992: En este periodo, la población aumento un 117.08 % y la superficie urbana en un 148,67%

1992-2012: El aumento de la población en el periodo fue de 72,4% y el aumento de la superficie fue de 94,4 %

2012-2022: En este periodo, la población aumentó en un 22,5% y la superficie urbana se expandió un 238,8%.

En síntesis, del análisis combinado se puede concluir que la conurbación Serena-Coquimbo ha experimentado un proceso continuo de metropolización a lo largo del tiempo, experimentando momentos de aceleración del crecimiento de la población y la superficie urbana especialmente en los periodos de 1970-

1992 y 2012-2022. En dichos periodos de estudio se registraron los mayores porcentajes de aumento tanto en la población como en la superficie urbana. Se puede observar que la expansión urbana ha sido mucho más rápida que el crecimiento poblacional en los periodos de 1992-2012 y 2012-2022. En general, estos datos reflejan un proceso de urbanización acelerado en la conurbación Serena-Coquimbo, que se ha manifestado en un aumento significativo de la superficie urbana y la población a lo largo de las últimas décadas.

Si bien no es posible adjudicar a las variables aumento poblacional y expansión de la mancha urbana toda la explicación del proceso de metropolización de la conurbación, pues hay que considerar factores como políticas públicas, desarrollo económico, entre otros, si es posible advertir una influencia marcada el dicho proceso en base a los datos reales expuestos.

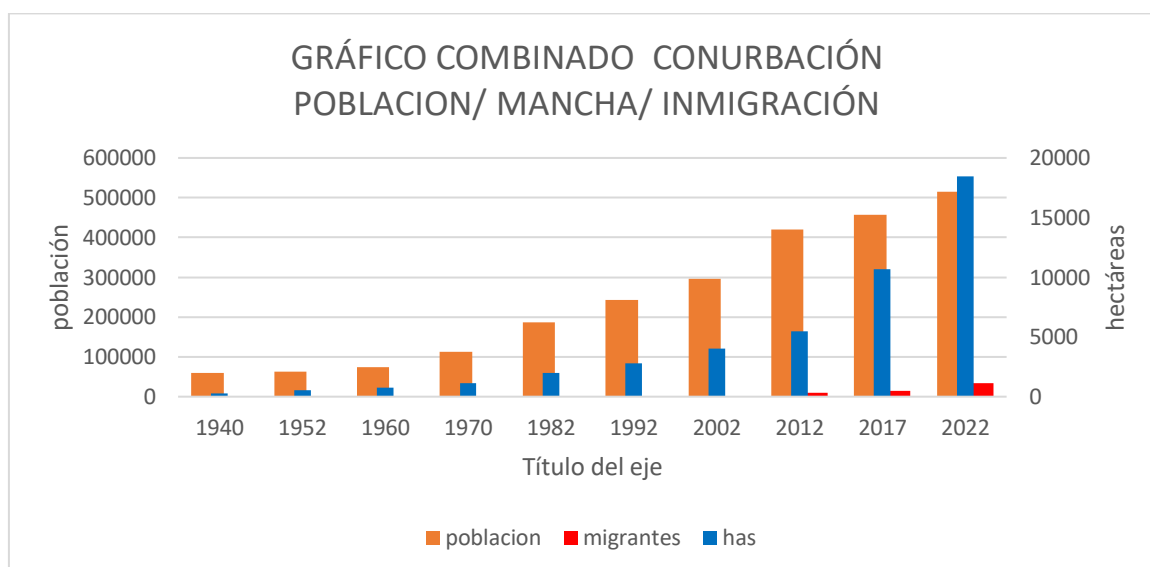


Gráfico 6.5. Gráfico combinado población, mancha urbana, inmigración.
Fuente: Elaboración propia.

Del análisis del gráfico 6.5 se puede advertir un incipiente grado de influencia del factor inmigración a partir de los datos relevados desde el año 2002 al 2022, si bien no es posible asegurar un importante impacto en el proceso, es posible que en el futuro cercano si pueda tener un aporte significativo a la temática planteada, toda vez que la curva va en aumento sostenido y puede ser un factor a considerar en el futuro de la conurbación.

Suelo Urbano Demandado.

El crecimiento y desarrollo urbano son procesos complejos que varían según las características propias de cada ciudad. En el caso de La Serena y Coquimbo, Chile, la demanda de suelo urbano ha estado mediada por factores como la migración, el turismo, las limitaciones geográficas y la planificación urbana. Estos elementos moldean la expansión y transformación de ambas ciudades, generando desafíos y oportunidades para su futuro desarrollo. A continuación,

se explorarán las tendencias actuales en la demanda de suelo en estas ciudades y cómo podrían impactar su crecimiento futuro. Se analizará la importancia de una planificación coordinada y sostenible para abordar los retos que surgirán en este proceso de evolución urbana.

Gili (2004) explica que en La Serena y Coquimbo se está manifestando la segregación social habitacional, lo que tiene efectos negativos no solo sobre los habitantes afectados por la segregación, sino también sobre el mercado inmobiliario. La mercantilización del espacio urbano, que busca maximizar la rentabilidad inmobiliaria, induce a la concentración de las viviendas sociales en algún sector de la ciudad, lo que libera al resto del área urbana del efecto desvalorizado de su entorno que generan las poblaciones sociales. Esto genera una inmovilidad habitacional de los estratos socioeconómicos más bajos y priva al mercado inmobiliario de un segmento de su potencial demanda.

Aguirre, Olivares , & Orellana (2018), estudiando la conurbación Serena-Coquimbo, encontraron, un mercado liberalizado de suelo y vivienda, propio de la transformación capitalista y el modelo neoliberal de ciudad en Chile. Según los autores, esto ha llevado a un crecimiento fragmentado y paradójico, donde se producen procesos de metropolización en base a fragmentos urbanos que se expanden por colmatación de espacios vacíos ("puzzle"). Un dinamismo inmobiliario impulsado por la migración estacional y turística, así como la deslocalización de clases medias y altas hacia zonas periféricas. Esto se refleja en proyectos de alta densidad en la costa y proyectos de baja densidad en extensión en la periferia. De igual manera, una demanda asociada al rol de la conurbación como centro de servicios y cabecera regional, que atrae migración permanente. Por otro lado, mencionan que las limitaciones geográficas también están relacionadas con la expansión urbana, dada la presencia de barreras naturales y riesgos como tsunamis. Esto restringe la disponibilidad de suelo urbanizable.

Respecto de la planificación señalan que está fragmentada entre las comunas de La Serena y Coquimbo y que, sin una visión integral del desarrollo urbano de la conurbación, potencia los problemas de congestión, segregación socioespacial y déficit de infraestructura.

Aguirre, Marmolejo, & Vergara (2019), caracterizaron la demanda de suelo urbano en la conurbación La Serena-Coquimbo definiendo al mercado inmobiliario como dinámico, impulsado por la migración y el turismo. Esto se refleja en una alta demanda por proyectos inmobiliarios en la zona costera, así como en la periferia por proyectos de baja densidad. Una fuerte demanda residencial permanente, dado el rol de la conurbación como centro de servicios y cabecera regional. Un crecimiento urbano expansivo de baja densidad, con tendencia a la suburbanización en la periferia.

Hidalgo, Vergara, & González (2022), señalan que la demanda de suelo urbano en La Serena se caracteriza por un fuerte crecimiento urbano impulsado por su rol como centro de servicios y cabecera regional, que atrae migración permanente, una expansión urbana limitada por barreras geográficas como el

borde costero y la cordillera de la costa, una urbanización dispersa y de baja densidad, con tendencia a la suburbanización en zonas periféricas y con procesos de conurbación con la ciudad de Coquimbo, ocupando los espacios intermedios entre ambos núcleos con bordes no definidos, se suma una presión inmobiliaria dinamizada por la demanda turística y de segunda residencia, sobre todo en el borde costero. Respecto de la localización de la vivienda social, esta avanza sobre terrenos agrícolas y áreas de quebradas que conlleva a una creciente urbanización sobre quebradas, esteros y zonas de riesgo, aumentando la vulnerabilidad de los asentamientos.

Respecto de la planificación, esta es insuficiente y no integral respecto de ambas ciudades lo que no ha permitido un desarrollo urbano coordinado.

En general se pueden observar coincidencias entre los investigadores que han tratado el tema de la conurbación y las demandas de suelo urbano tensionada por limitaciones geográficas, suburbanización dispersa, demanda turística costera, expansión de la vivienda social y una débil planificación urbana integrada.

Es importante señalar al hacer el relevamiento de la información, es posible advertir que se mantendrá la presión por expansión urbana dadas las limitaciones geográficas y la creciente demanda habitacional. Esto llevará a seguir urbanizando áreas periféricas y de borde. De la misma manera se espera un aumento de la densificación en altura en zonas costeras y centrales por el atractivo turístico e inmobiliario. Se continuará la suburbanización dispersa y de baja densidad en la periferia por el dinamismo del mercado de vivienda social. - Se intensificará la conurbación entre La Serena y Coquimbo, ocupando los espacios intermedios y zonas de borde entre ambas ciudades tal como ha sido hasta ahora. Se avanzará la urbanización sobre terrenos agrícolas, amenazando la principal actividad económica de la zona. Se aumentarán las presiones sobre quebradas, esteros y zonas de riesgo dada la escasez de suelos. Todo esto hará necesario una planificación urbana integrada entre ambas ciudades para gestionar el crecimiento futuro de manera sostenible. De no mediar lo anterior, se acrecentarán los problemas de congestión, déficit de infraestructura y vulnerabilidad frente a amenazas naturales. En síntesis, dado las tendencias actuales y las presiones sobre el suelo urbano, el futuro de ambas ciudades dependerá de una adecuada gestión y planificación coordinada del crecimiento.

Migración Urbana y Rural: Efectos en la Conurbación

Los movimientos migratorios son un factor clave en el estudio de un proceso de metropolización como el de la Conurbación Serena-Coquimbo. La llegada de personas de otras zonas del país o del extranjero a un área metropolitana puede generar cambios significativos en la demografía, la economía y la cultura de la región (Aruj, 2008)

Por un lado, la migración puede impulsar el crecimiento económico y la diversificación productiva, al aportar nuevos recursos humanos y técnicos al mercado laboral y al sector empresarial. Por otro lado, la migración también puede generar desafíos y tensiones sociales, especialmente en términos de la integración de los migrantes y la gestión de los servicios públicos y la infraestructura urbana (Martínez, Barragán, & Delgado, 2022)

Además, la migración puede influir en la configuración espacial de la Conurbación Serena-Coquimbo, afectando la distribución territorial de la población y la actividad económica, así como la densidad y la calidad de la oferta habitacional y de servicios. Esto puede tener implicaciones importantes para la planificación y el diseño urbano de la conurbación, así como para la gobernanza y la participación ciudadana en la gestión de los procesos de metropolización.

Para la situación de análisis de los datos que se muestran a continuación, algunos obedecen a cifras que representan al país y otras a la región de Coquimbo, para ello se debe tener en cuenta que la conurbación Serena-Coquimbo representa el 82 % de la población urbana de la región por lo tanto es posible hacer una asignación de los datos correspondiente a la región y asignarlos a objeto de su análisis a la conurbación en estudio, lo anterior para mantener los datos de fuentes oficiales y confiables.

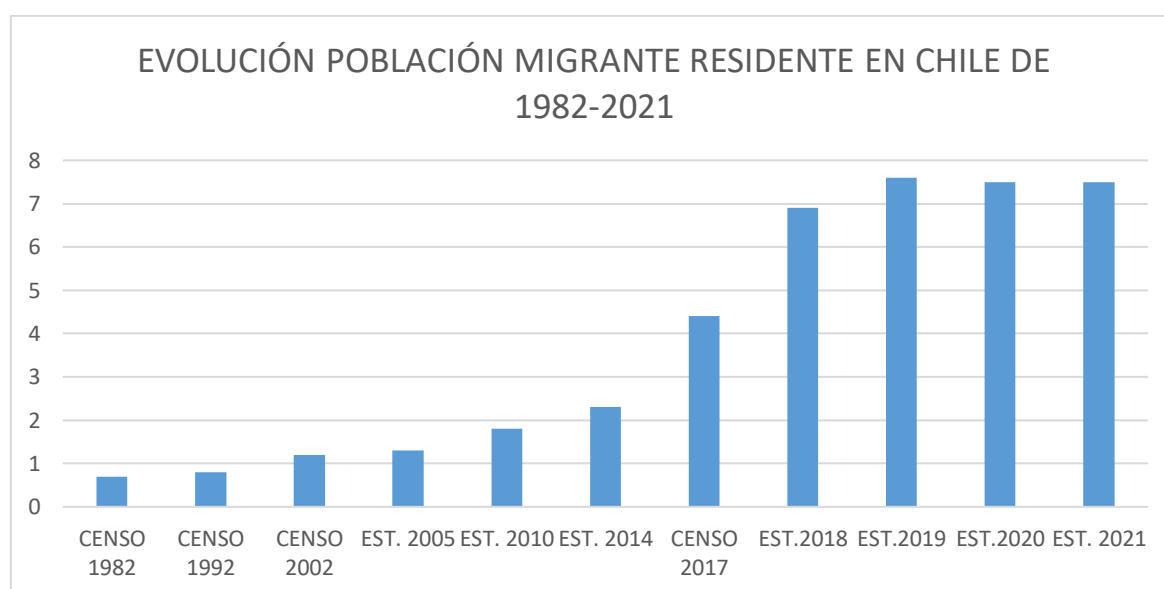


Gráfico 6.6. Evolución de la población migrante en porcentaje de residentes en Chile desde 1982 a 2021. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Servicio Nacional de Migraciones 2022

El gráfico 6.6, muestra la evolución de la proporción de migrantes en Chile desde el año 1982 hasta 2021. A partir de los datos presentados, se puede observar que ha habido un aumento significativo en la proporción de migrantes en Chile a lo largo de los años.

En 1982, solo el 0,7% de la población chilena era migrante, pero en 2021, este número ha aumentado a 7,5%. Este aumento ha sido especialmente pronunciado en las últimas décadas. En particular, desde el año 2002, la

proporción de migrantes ha aumentado constantemente, pasando de 1,2% en el Censo de ese año a 7,5% en el Estudio de 2021.

Este aumento en la proporción de migrantes en Chile puede ser atribuido a una serie de factores, incluyendo la creciente economía chilena, la estabilidad política y social del país y la existencia de políticas migratorias favorables (Vásquez de Kartzow, 2009).

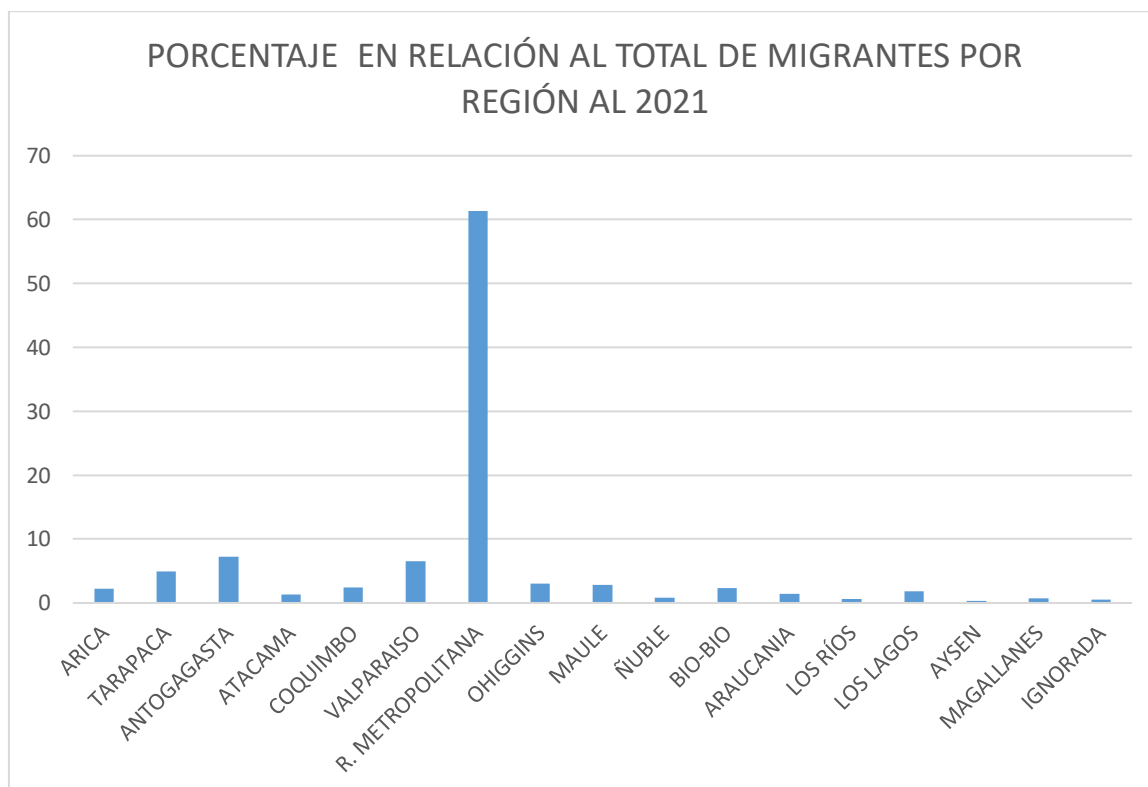


Gráfico 6.7. Porcentaje en relación al total de migrantes por región al 2021. Fuente: Elaboración propia en base a datos de Servicio Nacional de Migraciones 2022

El gráfico 6.7, muestra el porcentaje de población migrante en las diferentes regiones de Chile al año 2021. Es interesante notar que la Región Metropolitana de Santiago tiene la mayor proporción de migrantes con un 61,3%, lo que indica que es una región muy atractiva para personas de otras partes del país y del mundo.

Por otro lado, las regiones de Arica y Atacama presentan los porcentajes más bajos de migración con un 2,2% y 1,3%, respectivamente. Esto puede deberse a que son regiones más alejadas geográficamente y tienen una menor oferta laboral y de servicios en comparación con otras regiones.

Si analizamos los motivos de la migración hacia Chile, se pueden encontrar varios elementos. Los factores de atracción, como la búsqueda de oportunidades

laborales o un mejor nivel de vida, suelen movilizar a migrantes jóvenes y graduales en el tiempo. Por otro lado, los factores de expulsión, como el deterioro de las condiciones económicas o conflictos bélicos, generan migraciones más repentinas y afectan a una mayor proporción de la población (BANCO CENTRAL, 2020)

En la experiencia chilena en materia migratoria, se destaca la significativa proporción de inmigrantes que ha recibido el país en los últimos años, en particular de Venezuela y Haití. Los migrantes son en promedio menos calificados y jóvenes que la población chilena. También es un atractivo ya que Chile tiene menores impedimentos legales para la inserción laboral. Se espera que la integración de los migrantes en el mercado laboral tenga efectos en el corto y mediano plazo, como una contención en los incrementos salariales reales y un aumento en la inversión, lo que debería generar efectos positivos en el crecimiento tendencial (Solimano & Tokman, 2006)

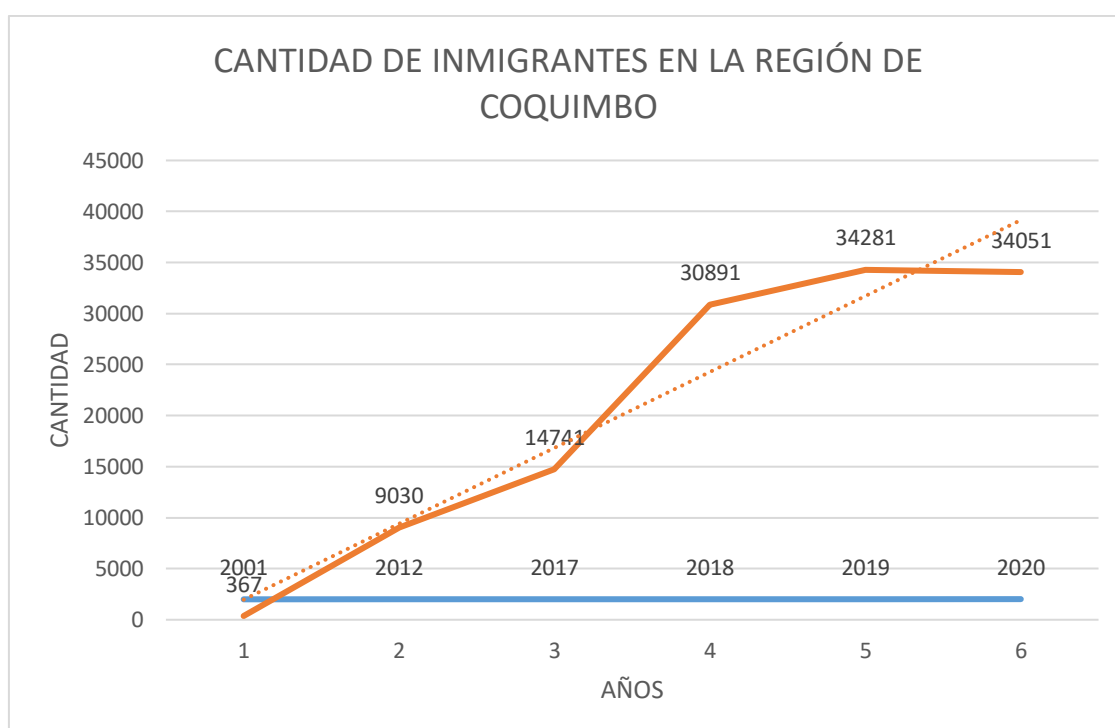


Gráfico 6.8. Cantidad de inmigrantes en la región de Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE Chile 2022

Al analizar la información que nos entrega el gráfico N°6.8, podemos observar lo siguiente:

- Durante el periodo 2001-2012, la cantidad de inmigrantes que ingresaron a la región de Coquimbo fue relativamente baja y fluctuó en torno a los cientos de personas por año.

- A partir de 2017, se observa un aumento significativo en la cantidad de inmigrantes que llegan a la región. En ese año, ingresaron 14.741 inmigrantes, una cifra más de 15 veces superior a la del año 2001.
- El año 2018 registró un aumento aún mayor en la cantidad de inmigrantes que llegaron a la región, con un total de 30.891 inmigrantes, lo que representa un incremento del 110% con respecto al año anterior.
- En 2019 y 2020, la cantidad de inmigrantes que ingresaron a la región de Coquimbo se mantuvo en niveles similares, con alrededor de 34.000 inmigrantes por año.

En síntesis, los datos muestran un aumento significativo en la cantidad de inmigrantes que llegan a la región de Coquimbo en los últimos años reflejado en la línea de tendencia, lo que sugiere que esta región se ha convertido en un destino cada vez más popular para los inmigrantes en Chile.

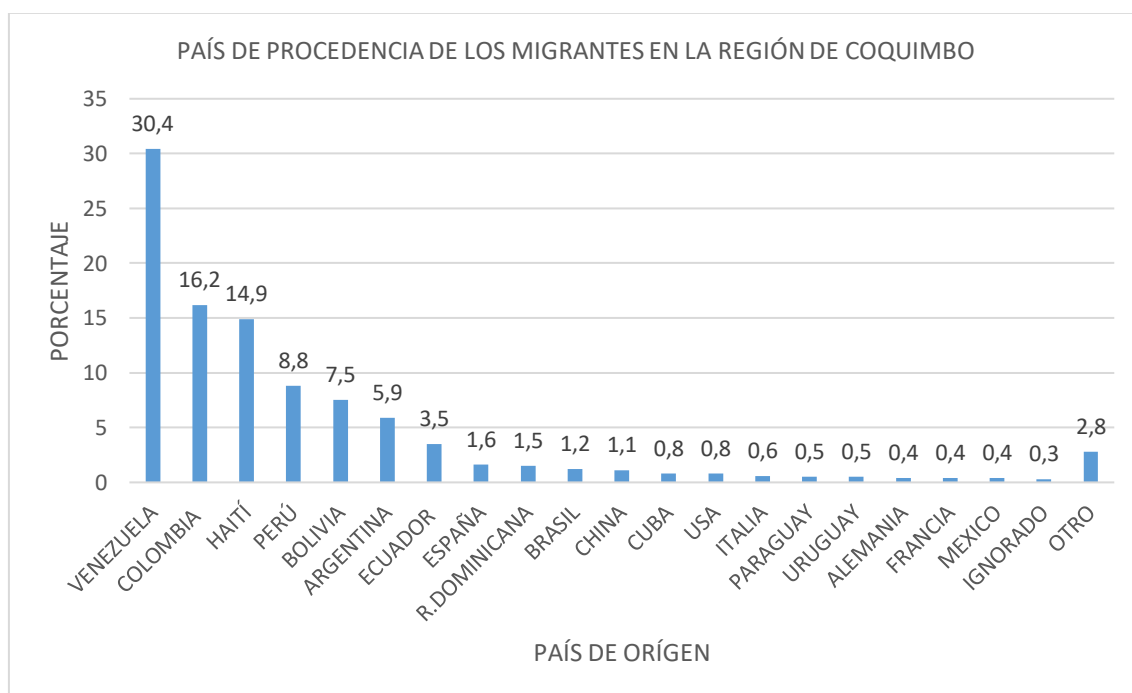


Gráfico 6.9. País de procedencia de los inmigrantes en la región de Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE Chile 2022

Del gráfico 6.9 que muestra el porcentaje de inmigrantes según su país de origen, se presenta un análisis de los datos:

- Venezuela es el país que aporta la mayor cantidad de inmigrantes, representando un 30,4% del total.
- Colombia es el segundo país con mayor representación de inmigrantes con un 16,2% del total.
- Haití es el tercer país con mayor representación de inmigrantes con un 14,9% del total.

- Perú y Bolivia son los siguientes países en la lista, representando el 8,8% y el 7,5% del total de inmigrantes, respectivamente.
- Argentina, Ecuador, España, R. Dominicana, Brasil, China, y Cuba también se encuentran en la lista, cada uno aportando entre el 0,8% y el 5,9% del total de inmigrantes.
- Hay una categoría llamada "Ignorado" que representa el 0,3% de los inmigrantes, lo que indica que la información sobre su país de origen no se ha registrado correctamente.
- La categoría "Otros" representa el 2,8% del total de inmigrantes, lo que incluye a inmigrantes de otros países no mencionados anteriormente.

En general, la tabla de datos muestra que la mayoría de los inmigrantes en este país provienen de Venezuela, Colombia y Haití. Este análisis puede ser útil para comprender la distribución de inmigrantes según su país de origen, lo que puede ayudar en la planificación de políticas y programas para la integración de inmigrantes en el país y en espacial en la conurbación Serena-Coquimbo.

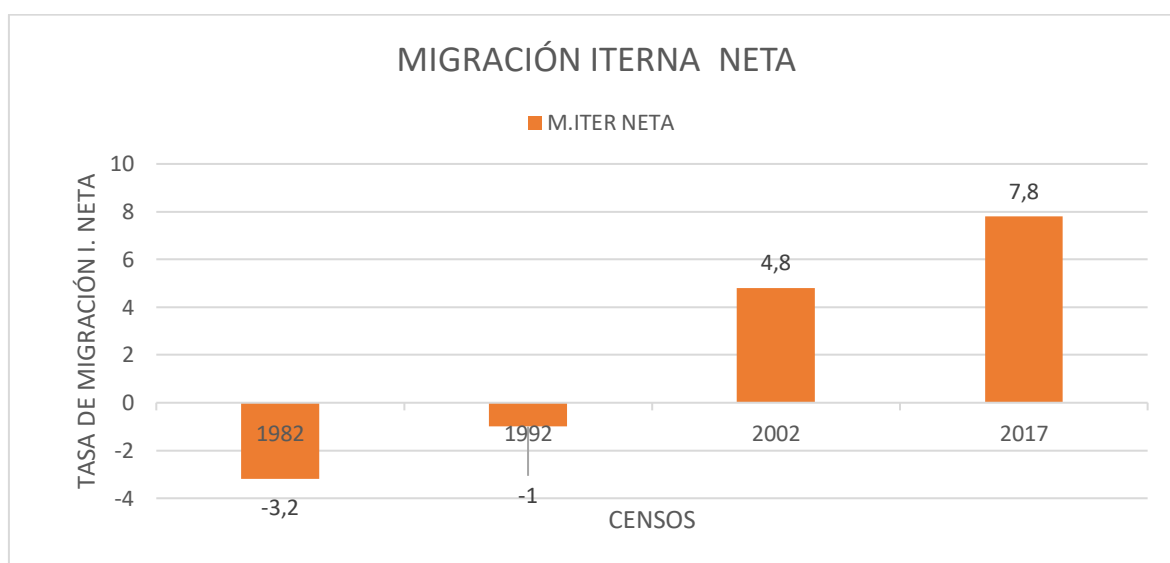


Gráfico 6.10. Tasas medias anuales de Migración interna neta (por mil) en la Región de Coquimbo. Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE Chile 2022.

La tasa de migración interna neta (TM) se define como un porcentaje que representa el número de movimientos migratorios realizados (M) sobre el número total de personas (P) durante el intervalo dado $TM = (M/P) \cdot 100$, y expresa el número de personas de 5 años o más de edad, que se quedan a vivir en la región de destino (inmigración), o se van de la región de origen (emigración), en cada uno de los 5 años anteriores al censo respectivo, por cada mil habitantes de 5 años o más de la región. Puede resultar con saldo positivo (hay más gente que llega de la que sale) o con saldo negativo (hay menos gente que llega que la que

sale) o, finalmente, con saldo cero (igual número de llegadas y de salidas) (INE, 2017).

El gráfico 6.10, muestra la tasa de migración interna neta de la región de Coquimbo en diferentes años. A continuación, se presenta un análisis de los datos:

- En el censo de 1982, la tasa de migración interna neta fue de -3,2%, lo que indica que hubo una pérdida neta de población debido a la migración interna hacia otras regiones de Chile.
- En el censo de 1992, la tasa de migración interna neta disminuyó a -1%, lo que indica que la región de Coquimbo perdió menos población debido a la migración interna en comparación con el censo anterior.
- En el censo de 2002, la tasa de migración interna neta aumentó significativamente a 4,8%, lo que indica que la región de Coquimbo experimentó un aumento neto de población debido a la migración.
- En el censo de 2017, la tasa de migración interna neta fue de 7,8%, lo que indica que la región experimentó un aumento aún mayor de población debido a la migración en comparación con el censo anterior.

En general, los datos muestran que la tasa de migración interna neta de la región de Coquimbo ha variado significativamente a lo largo de los años. La región ha pasado de perder población debido a la migración a experimentar un aumento neto de población debido a la migración interna en los últimos años, según información oficial otorgada por los censos.

Desarrollo Económico: Concentración de Actividades y Oportunidades.

Sin duda al revisar la historia de cada una de las dos ciudades que conforman la actual conurbación Serena Coquimbo, es imposible no remontarse al Plan Serena de los años cincuenta y el cambio que éste produjo en diversos ámbitos locales desde la normativa de planificación, su arquitectura definida, los espacios públicos ganados y por sobre todo el cambio de visual a una ciudad que mira al borde costero con una intencionalidad clara. Si bien como se vio anteriormente han existido algunos hitos luego del Plan, se puede advertir a partir de la década de los años noventa una segunda oleada de cambios que influenciarán la conformación de la actual conurbación y su estructura funcional.

Un acontecimiento sin duda importante fue la explotación de la mina denominada El Indio en 1981 ubicado en la cordillera de la Región de Coquimbo *“constituyéndose en la primera gran inversión extranjera al amparo del nuevo Código de Minería y del Estatuto de Inversión Extranjera promulgados unos años antes”* (Minería Chilena, 2022), la que luego dio paso a la explotación de otros yacimientos como Escondida (1990), Candelaria y Quebrada Blanca (1994),

Zaldívar y El Abra (1995), Collahuasi (1998) y Los Pelambres (1999), entre otros, con lo que se triplicó la producción chilena de cobre.

Luego del golpe militar de 1973, Chile se encuentra aislado Internacionalmente y con una crisis económica importante luego como una manera de atraer inversión extranjera se promulga el nuevo código de Minería y el DL 600 o Estatuto del Inversionista Extranjero, los cuales tenían garantías y certeza jurídica a los inversionistas extranjeros en minería (BCN, 2022). La apertura del mineral El Indio se encuentra enmarcado en el Decreto de Ley 600 y tuvo un impacto especialmente en la ciudad de La Serena toda vez que se construyeron casas para los trabajadores de la minera (2000 trabajadores) en un sector alejado del centro de la ciudad conformándose lo que se conoce como Villa El Indio (Imagen N° 5.21) que aún persiste hasta nuestros días, de esta manera se inicia la construcción de numerosos proyectos habitacionales para dar respuesta a las nuevas familias que llegan a la conurbación a trabajar en el reciente nacimiento de la gran minería del oro y cobre de régimen privado del país en la Región de Coquimbo. De a poco tanto la ciudad de La Serena como Coquimbo se comienzan a transformar en ciudades de servicios para satisfacer las grandes necesidades de los recién llegados.





Fig. 6.10. Sucesión de imágenes del sector Villa El Indio 1985-2022.
Fuente: Elaboración propia en base a google Earth Pro 2022.

A fines de los años ochenta y principios de los noventa la forma de construir la ciudad cambió, nace la industria inmobiliaria y se alza como un agente urbano importante. La región vivía un esplendoroso presente gracias a las faenas mineras, un comercio en alza, una agroindustria potente y un incipiente turismo que comenzaba abrir sus fronteras (CCHC, 2015). De esta forma el 5 de junio de 1980 un grupo de empresarios inmobiliarios de la región se unieron y fundaron la Cámara Chilena de la Construcción regional Coquimbo dando origen a esta importante asociación gremial de nivel nacional (Fig.6.11).



Fig. 6.11. Cámara Chilena de la Construcción 1980. Fuente: Cchc Región de Coquimbo 2022.

Surgen de esta manera varios loteos de viviendas con recursos privados en diferentes espacios de la conurbación, en Coquimbo ocupando sectores como

Alto peñuelas, el Rosario de Peñuelas y Sindempart, por su parte en La Serena La Florida y San Joaquín coincidentemente sectores altos de la conurbación en la cuarta y quinta meseta con vista al mar. Por otro lado, se pueden observar la construcción de los primeros edificios residenciales en la avenida del mar.



Fig. 6.12. Avenida. Del Mar 1985. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth Pro 2022.

Como se puede ver en la Fig. 6.12, la franja que comprende la Av. Del Mar parte en el Faro Monumental en la ciudad de La Serena y termina en el Puerto de Coquimbo y cubre una extensión de 12 km aproximadamente, solo era una franja de camino sin edificaciones aledañas en 1980 como lo muestra la Fig. 6.13.



Fig. 6.13. Av. Del Mar 1980. Fuente: <http://patrimonio.laserena.cl>.



Fig. 6.14. Av. Del Mar 2022. Fuente: Elaboración propia en base a google Hearth Pro2022.

Al cabo de 37 años la franja de la incipiente Av. Del Mar de 1985 se ha convertido en un borde costero lleno de edificios habitacionales en altura, restaurantes, alojamiento y un paseo que une sin un límite definido ambas ciudades conformando la conurbación en toda su extensión Fig. 6.14 y 6.15.



Fig. 6.15. Av. Del Mar 2022. Fuente <https://www.regionbinacional.com>.

Conjuntamente con la construcción de grandes proyectos inmobiliarios como los de la Av. Del Mar, se fueron configurando un importante número de lotes de menores dimensiones entretejidos en la infraestructura vial de comunicación

entre ambas ciudades disponiendo de esta manera el encuentro físico de ambas ciudades y construyendo la conurbación de manera fragmentada.

Segundo Plan Serena.

Sin duda el Plan Serena fue y será un gran hito en la historia de conurbación, sin embargo, a partir de los años ochenta se comienza a concebir otro gran estímulo al crecimiento de las dos ciudades y se puede atribuir en gran medida a figuras concretas que lo impulsaron. El presidente Gabriel González Videla reconocido creador e impulsor de su Plan a nivel nacional en los años cincuenta con una clara intención desde su ciudad Natal La Serena y de manera local la figura de Don Eugenio Munizaga Rodríguez, alcalde designado por el Gobierno Militar de la época durante el período 1977 a 1986 (BCN, 2022). El ex alcalde dio algunas entrevistas donde se puede rescatar la realizada al diario el Día (EL DIA, 2018) de la cual se expone un extracto.

- ¿Le agrada que lo recuerden como el continuador del Plan Serena que impulsó el ex Presidente Gabriel González Videla?

“A los que piensen así, de verdad, se los agradezco. Cuando asumí el enorme desafío de liderar una comuna, que disponía de poquísimos recursos para atender las múltiples necesidades de su población, pensé que sólo sería posible lograrlo con el apoyo de la mayoría ciudadana. Con un lineamiento establecido, acudimos a las fuerzas vivas de la comuna para solicitar su colaboración y la comunidad respondió en forma increíble apoyando al municipio en proyectos de distinta índole, como habitacionales, de iluminación, ornato y obras públicas, como la avenida del mar, mejoras de calles y pasajes, paseos y avenidas, una de ellas fue construcción del camino a la cumbre del Cerro Grande para abrir un nuevo punto de atracción turística, lo que lamentablemente no se ha completado hasta el día de hoy. Muchas de esas obras, entre ellas la Avenida del Mar, se construyeron con aportes voluntarios de la comunidad, personas y empresas sin aporte del estado, salvo la mano de obra del Empleo Mínimo, que fue de gran utilidad”.

¿Le comentaba González Videla la idea que él tenía sobre ese paseo?

“Muchas veces, a lo que él me comentaba que le había faltado tiempo para implementar todo su proyecto.

De ahí en adelante los gobiernos posteriores, Ibáñez, Alessandri, Frei y Allende, le negaron todo recurso a La Serena, nada de lo que él había proyectado, se continuó, edificios como el del servicio de seguro Social y otros quedaron inconclusos hasta la década de los 80”.

- ¿Si hoy viera esa obra que cree usted que opinaría?

“Lo que alcanzó a ver le agradó mucho. A él le tocó vivir en Europa en los años ‘40 donde ya se valoraba la importancia del turismo en el desarrollo de las

ciudades, cosa que en nuestro país se consideraba como una actividad propia de los ricos”.

- ¿En su caso, en qué se inspiró para concretar un segundo Plan modernizador de La Serena?

“Cuando niño, viví la dinámica del Plan Serena. Jugábamos en las tardes, en las casas que se iban demoliendo para dar paso a edificios de colegios, servicios y de centros comerciales en las calles Balmaceda y Prat, ese período de progreso de la ciudad quedaría grabado para siempre en mi retina y me recordaba que la ciudad no podía quedar olvidada y paralizada como ocurrió los años posteriores al gobierno de González Videla. Cuando nos hicimos cargo de la comuna, diseñamos un plan para salir de la extrema pobreza, de acuerdo a las potencialidades de la zona, ni la minería ni la agricultura y menos la industria eran herramientas potentes, mientras el comercio se desarrollaba lentamente, concluimos entonces que el camino era proyectar a la ciudad turísticamente tomando como estandarte las características arquitectónicas que el Plan Serena había dado a la ciudad y que la hacía diferente de todas las ciudades de Chile, además había que abrirla hacia el mar y hacia el valle de Elqui, para ofrecerle al visitante una diversidad de actividades al visitarnos”.



Fig. 6.16. Ex alcalde de la ciudad de La Serena con el ex Presidente Gabriel González Videla 1980. Fuente: Diario el Día 2018.

Las obras que se crearon a partir de los años ochenta bajo la dirección del alcalde Munizaga son variadas, pero sin duda la que más se reconoce es la Av. Del Mar que para muchos se considera como la continuación del Plan Serena y es que desde los años cincuenta que la ciudad no experimentaba una transformación tan importante en una región pobre como lo era en 1980, en palabras de Munizaga.

“En ese tiempo estábamos con la marca de fuego de la pobreza y la primera tarea que nos encomendamos con los del consejo de desarrollo regional de ese tiempo, que es lo que hoy sería como el concejo comunal, fue hacer de ésta una ciudad pujante en virtud de su patrimonio, su arquitectura, su historia y proyectarla hacia el turismo, sobre todo eso, porque yo me acuerdo que en los primeros años, cuando llegué a la alcaldía, los comerciantes salían de vacaciones en los meses de enero y febrero, porque no había nadie”.

Un paso importante en la época fue hacer un traspaso de la zona de parcelaciones aledañas a la Av. Del Mar que se habían dejado a modo de reservas del Plan Serena original a manos del municipio por parte del Ministerio de Agricultura, cabe destacar que esta acción se pudo realizar pues en ese momento tanto el Gobierno Nacional como el local eran uno solo.

Otro sector que fue intervenido bajo el mandato del edil Munizaga fue el denominado Las Compañías, aquel sector sufría de abandono y segregación.

“Era un sector que se encontraba abandonado, segregado, había un puente y nada más que los uniera con el resto de la ciudad por eso nuestra meta en ese momento fue crear una mayor conectividad, en ese tiempo se construyó el Puente El Libertador y creo que desde ese momento Las Compañías comenzó a tirar para arriba”

En síntesis, lo que se rescata de la entrevista, es la presentación que hace el ex. Alcalde de la ciudad de La Serena de la figura de Gabriel González Videla, considerándolo el impulsor del Plan Serena en la conurbación de La Serena-Coquimbo en Chile. A partir de los años 80, el ex alcalde Eugenio Munizaga Rodríguez asume el liderazgo de la ciudad y continúa el plan de González Videla con la construcción de la Avenida del Mar y otros proyectos de iluminación, ornato y obras públicas. Munizaga se inspira en la dinámica del Plan Serena y en las potencialidades turísticas de la ciudad para diseñar un segundo plan modernizador, que busca abrir la ciudad hacia el mar y el valle de Elqui. En la entrevista se destaca la importancia del turismo en el desarrollo de la ciudad y la colaboración de la comunidad en la realización de proyectos, como la Avenida del Mar, que se construyó con aportes voluntarios de la comunidad y sin aporte del estado. También se establece una relación con el proceso de metropolización de la conurbación de La Serena-Coquimbo en Chile, en el que el Plan Serena y los proyectos de Munizaga contribuyen al crecimiento y desarrollo de la ciudad.

Mercado inmobiliario en desarrollo.

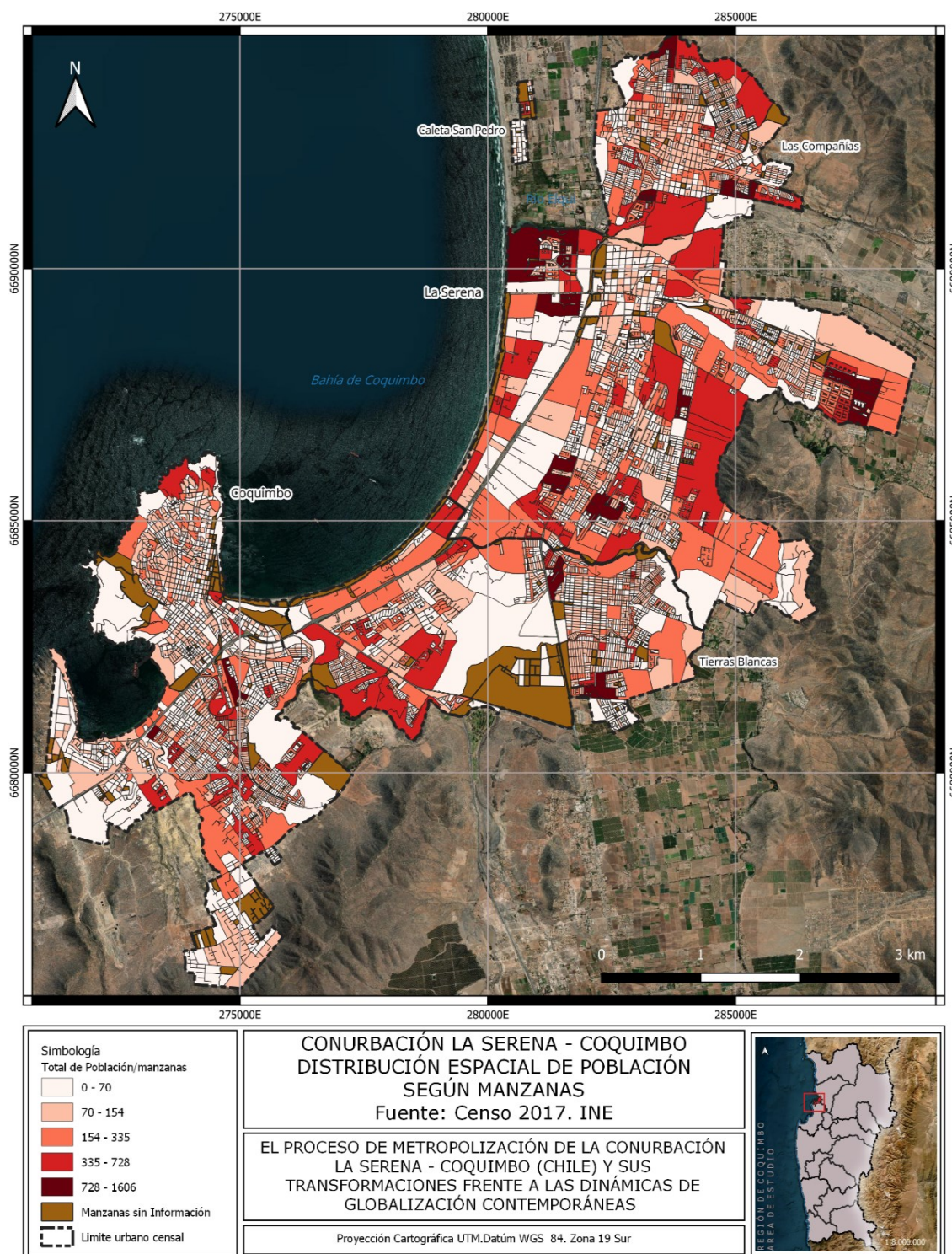


Fig. 6.17. Distribución espacial de la población en la conurbación Serena-Coquimbo según datos censales 2017. Fuente: Elaboración propia en base a datos CENSO 2017.

En la Fig.6.17 es posible advertir la distribución de la población de la conurbación fuera de los centros históricos tradicionales hacia la periferia de ambas ciudades donde se concentra la mayor cantidad de población.

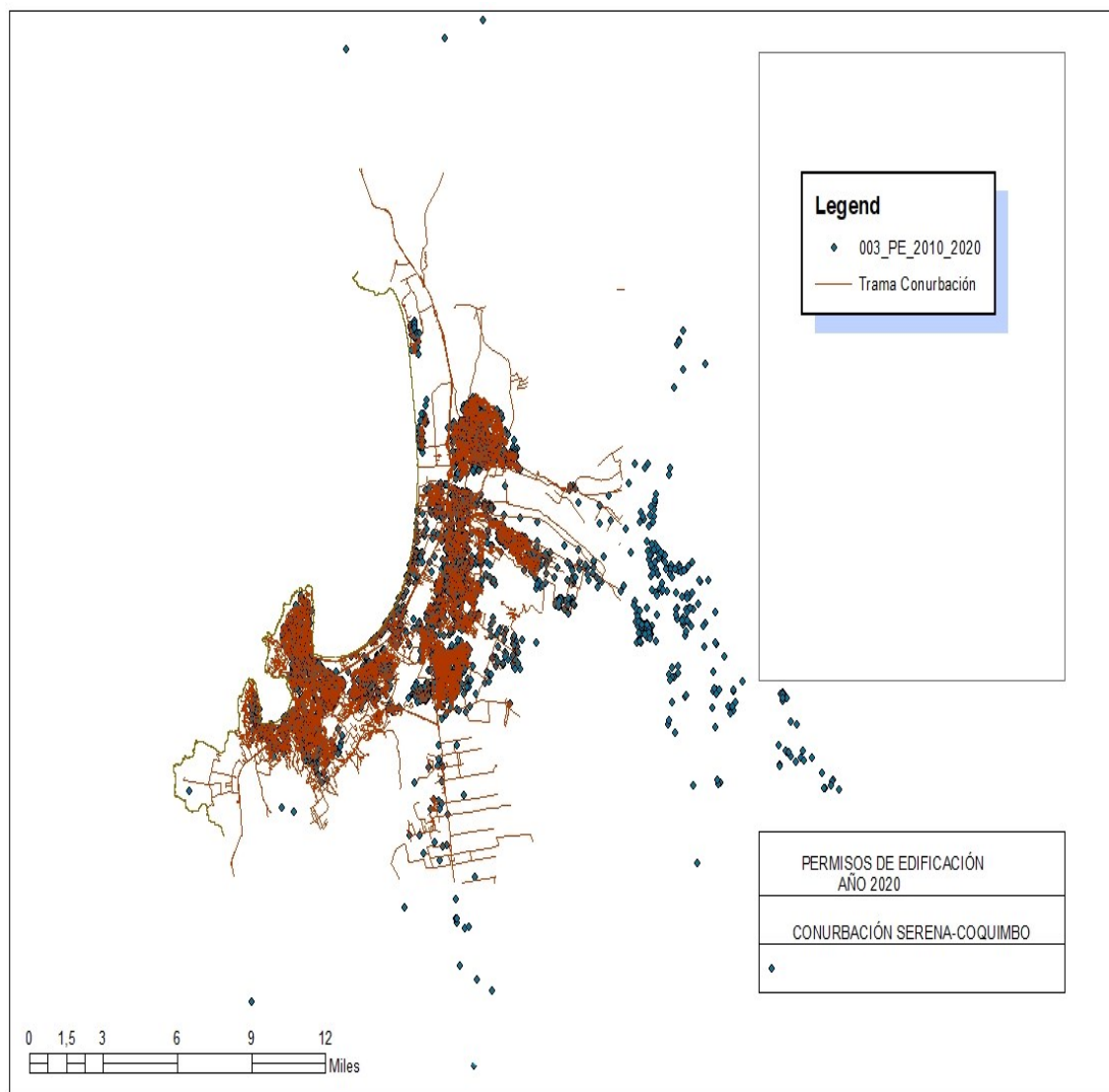


Fig. 6.18. Permisos de edificación 2010 a 2020. Fuente: Elaboración propia en base de datos de (MINVU, 2022).

A la luz de los antecedentes que se reflejan en la imagen se puede apreciar una concentración de permisos de edificación entre el año 2010 al 2020, en sectores periféricos de la ambas ciudades, este crecimiento fuera de los límites urbanos se debe a la proliferación de oferta de terrenos de 5000 m² con luz y agua unidos por vías estructurantes como ser la carretera que une a la ciudad de La Serena con la localidad de Vicuña por la ruta N°41 bidireccional y una serie de pueblos que se circunscriben al costado de la carretera. De la misma manera se pueden apreciar los condominios privados también en terrenos de más de 5000 m² a lo largo de la carretera que une la conurbación con la ciudad de Ovalle por el sur

motivados en parte por la construcción de la nueva autopista denominada Ruta N° 43 bidireccional con 4 carriles, licitada en el año 2013 e inaugurada en 2018.

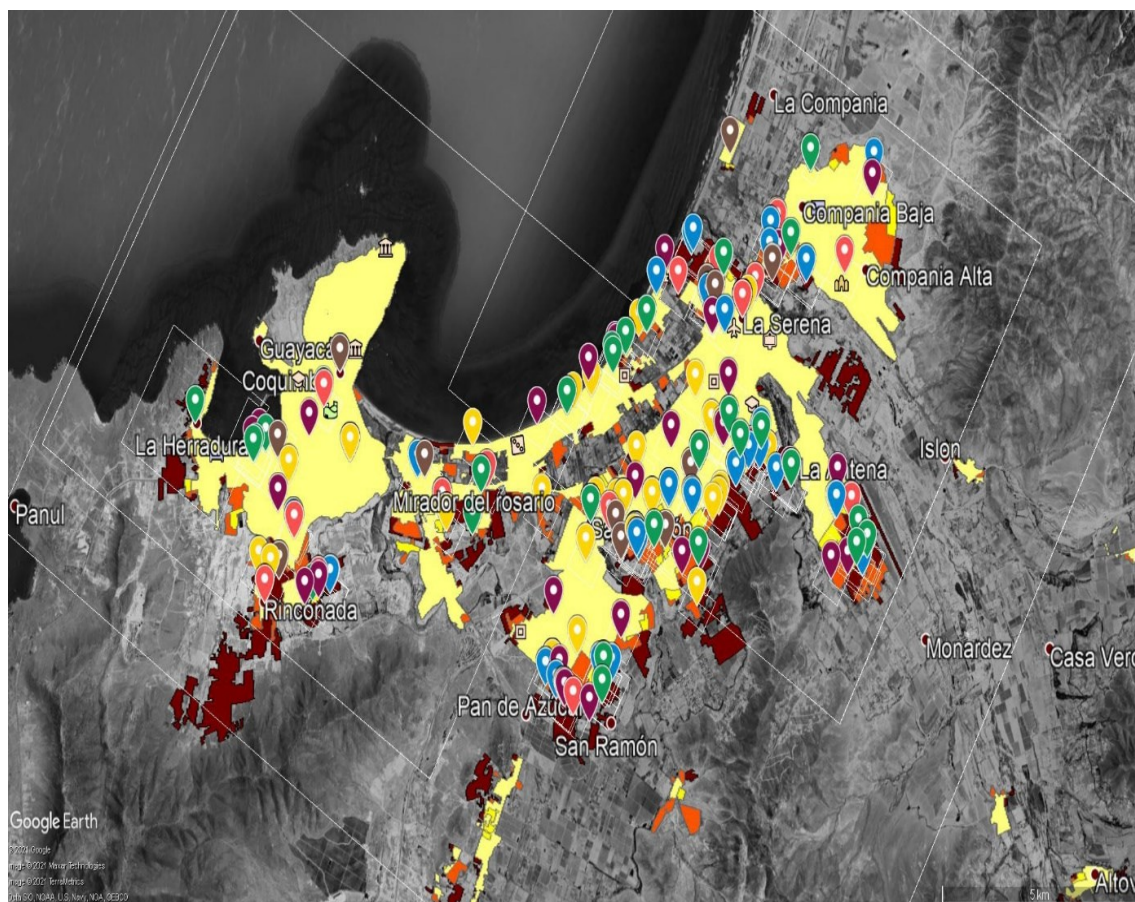


Fig. 6.19. Oferta inmobiliaria en la conurbación, año 2014 (chinchetas moradas), 2015 (chinchetas grises), 2016 (chinchetas amarillas), 2017 (chinchetas verdes), 2018 (chinchetas rosadas) y 2019 (chinchetas celestes).

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de la oferta inmobiliaria de la cámara Chilena de la Construcción, informes anuales 2014-2019 e información del diario el Día de circulación regional, sobrepuesto sobre mancha urbana 2019.

En base a los resultados obtenidos respecto al crecimiento de la conurbación se puede indicar por una parte según lo observado en la Fig. 6.19 dos tendencias claramente definidas:

Por una parte, se puede observar un crecimiento hacia la periferia, con sectores como La Florida, Cerro Grande, San Ramón y La Rinconada. Esto es un buen ejemplo de que, si bien antiguamente se prefería vivir en los centros históricos o cercanos a ellos, hoy en día la tendencia en la conurbación es comprar un bien inmobiliario alejado del núcleo urbano, mientras se tengan los medios

económicos necesarios para evitar la aislación de los trabajos, colegios y centros de abastecimiento, como ha sido el caso de diversas comunidades en el mundo.

En segundo lugar, se observar también un claro empuje a la construcción de departamentos en sectores que ya tenían formada su mancha urbana desde hace décadas, como por ejemplo La avenida Del Mar, La herradura y algunos sectores de Las compañías. Esto puede ser un reflejo de la necesidad por aumentar la densidad urbana en poco espacio, siendo los departamentos la clara respuesta a la problemática del aumento del precio del valor del suelo en la conurbación.

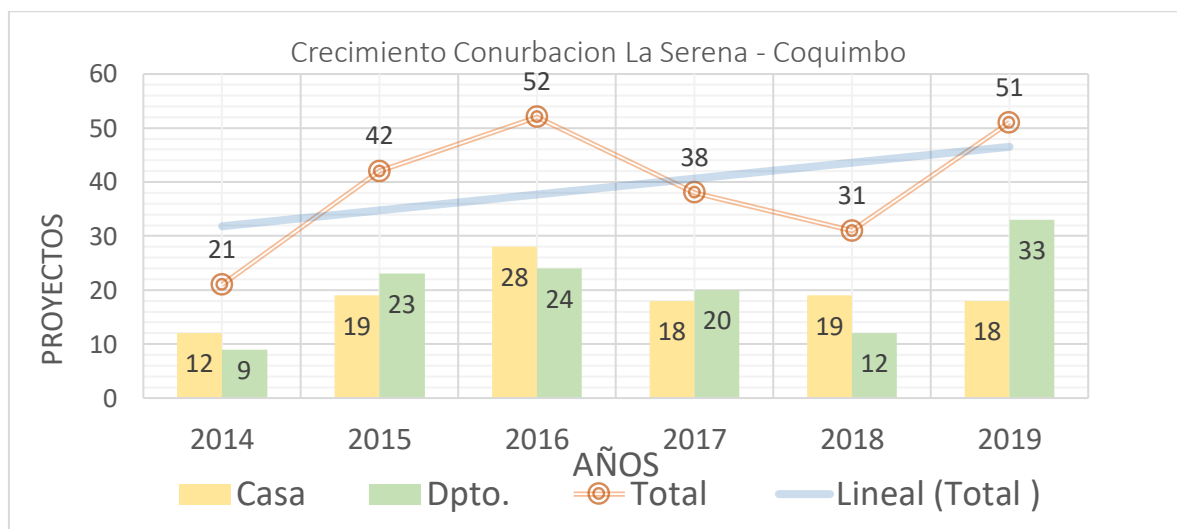


Gráfico 6.11. Crecimiento de la Conurbación La Serena - Coquimbo.

Fuente: Elaboración propia.

El gráfico 6.11 además de servir a modo de resumen nos muestra la fluctuación del mercado inmobiliario a lo largo de los años, teniendo como puntos más álgidos los años 2016 y 2019. Esto puede tener muchos motivos, y uno de estos puede ser la estabilidad económica del país en los últimos años antes del término del 2019.

Durante el año 2016 el país se encontraba en la mitad del segundo mandato de la ex presidenta Michelle Bachelet, las empresas ya tenían una idea seria el liderazgo del país y podían aventurarse a más proyectos sin la sensación de riesgo que puede generar un nuevo gobierno, o el fin de uno. Por otra parte, el año 2018 tomó un nuevo liderazgo del país el presidente Sebastián Piñera, el mundo empresarial se reactivó con fuerza, con el apoyo de un gobierno conocido por buscar el crecimiento económico mediante la ayuda a las grandes industrias. Esto también se puede ver reflejado en que los años 2014 y 2018 son los que tienen menos proyectos, siendo ambos años con cambio de gobierno, lo cual muestra un patrón que se produce debido a la incertidumbre generada en el mercado.

Transformaciones Socioespaciales en la Conurbación Serena-Coquimbo: Análisis por Sectores

Con la finalidad de poder analizar la información de manera más detallada, se configuraron 4 sectores de la conurbación para realizar un análisis en base a los diferentes proyectos a lo largo de los años. Los sectores elegidos fueron Las Compañías, La Avenida del Mar, Cerro Grande y San Ramon.

Las Compañías:

Como se puede apreciar en la Fig. 6.20, la mayoría de los proyectos entre los años establecidos para esta investigación se posicionan en manchas urbanas más recientes, haciendo de puente entre las manchas más antiguas de La Serena y Las Compañías. Sumado a esto, los proyectos señalados son principalmente departamentos, más aún, de carácter de vivienda social. Esta tendencia es clara, y sus precios no superan las 2.450 UF. (U.F. Unidad de Fomento, el valor actualizado de una moneda, dependiente de la inflación mensual y se utiliza para compra de viviendas en Chile). A la luz de los antecedentes es posible hacer una pregunta. ¿Por qué el sector denominado Las Compañías se ha configurado como un sector de viviendas sociales en la conurbación? La respuesta podría ser resumida en el hecho que históricamente este sector ha sido definido como de escasos recursos y el valor del suelo parece ser el elemento a tractor de este tipo de inversión a la hora de tener acceso a suelos más baratos que aumentan la rentabilidad.

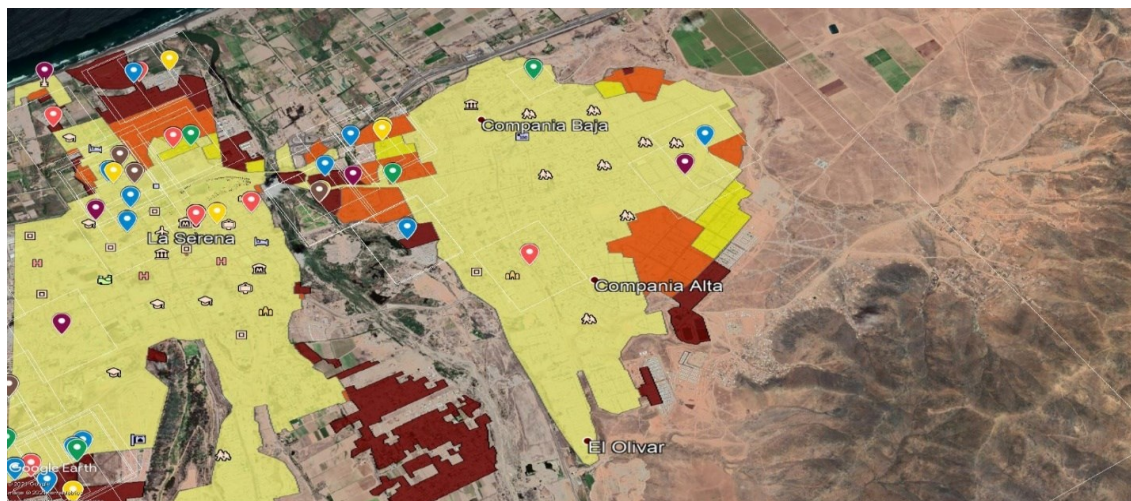


Fig. 6.20. Oferta Inmobiliaria y Mancha Urbana en Las Compañías. Fuente: Fuente: Elaboración propia, sobrepuesto sobre mancha.

La Avenida del Mar.

En la Fig. 6.21 podemos apreciar que entre los años 2014 y 2019 la Avenida del Mar recibió numerosos proyectos inmobiliarios, los cuales básicamente en su totalidad han sido del tipo departamentos. A la luz de los antecedentes relevados

podemos se puede indicar que estos proyectos tienen dos públicos objetivos, el primero de quienes compran simplemente una segunda vivienda en la playa y el otro quienes compran con la finalidad de invertir en base al turismo, arrendando en época estival o dentro del año. Esto se puede reconocer hasta cierto punto con el rango de precios presentado en estos proyectos, con algunos que parten desde las 2.500 UF, ideales para invertir y que otros llegan a las 6.000 U.F. situación muy diferente a la del sector menos favorecido denominado Las Compañías. En La Avenida del Mar no hay colegios, ni supermercados, sólo restaurantes, pubs, y negocios de abarrotes. Tampoco hay locomoción que circule exclusivamente por ella, siendo auto particular, un taxi o la bicicleta las opciones de movilidad más usadas.

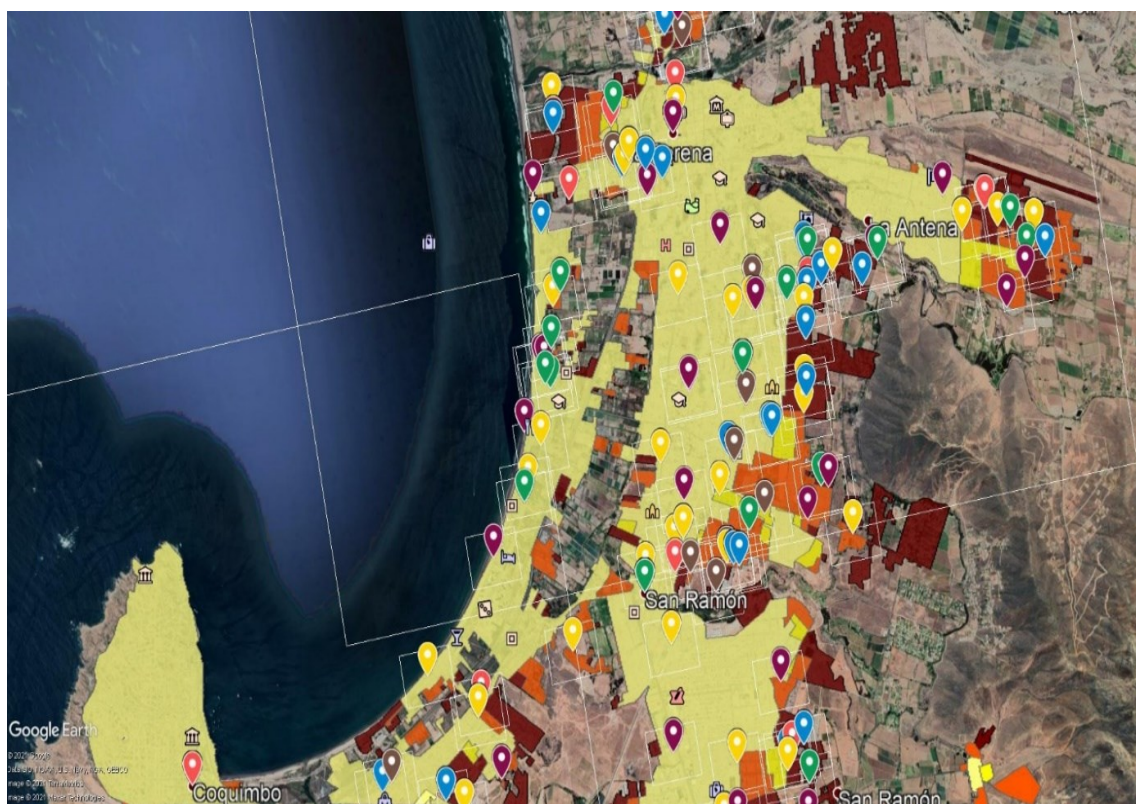


Fig. 6.21. Oferta Inmobiliaria y Mancha Urbana en La Avenida del Mar.
Fuente: Elaboración propia, sobrepuesto sobre mancha urbana.

Cerro Grande.

Cerro Grande es un sector que se caracteriza por ser residencial, familiar, conectado con tres vías principales que son Av. Cuatro Esquinas, Av. Guillermo Ulriksen, y Av. Amunategui. Los orígenes de este sector son construcciones informales, producida por la venta de terrenos no urbanos de más de 5.000 m² de superficie y construcciones que superan los 140 m². Dentro de los proyectos

ejecutados en este sector, predomina la construcción de casas habitacionales, con un valor que puede superar las 6000 UF. Estos indicadores pueden reflejar que este sector está destinado a un tipo de población con altos ingresos y que está dispuesto a pagar por una mayor tranquilidad y comodidad a pesar de estar alejados de los centros tradicionales.

Cerro Grande es un ejemplo vivo de la polarización de la sociedad, ofreciendo un mejor entorno a personas con un poder adquisitivo mayor.

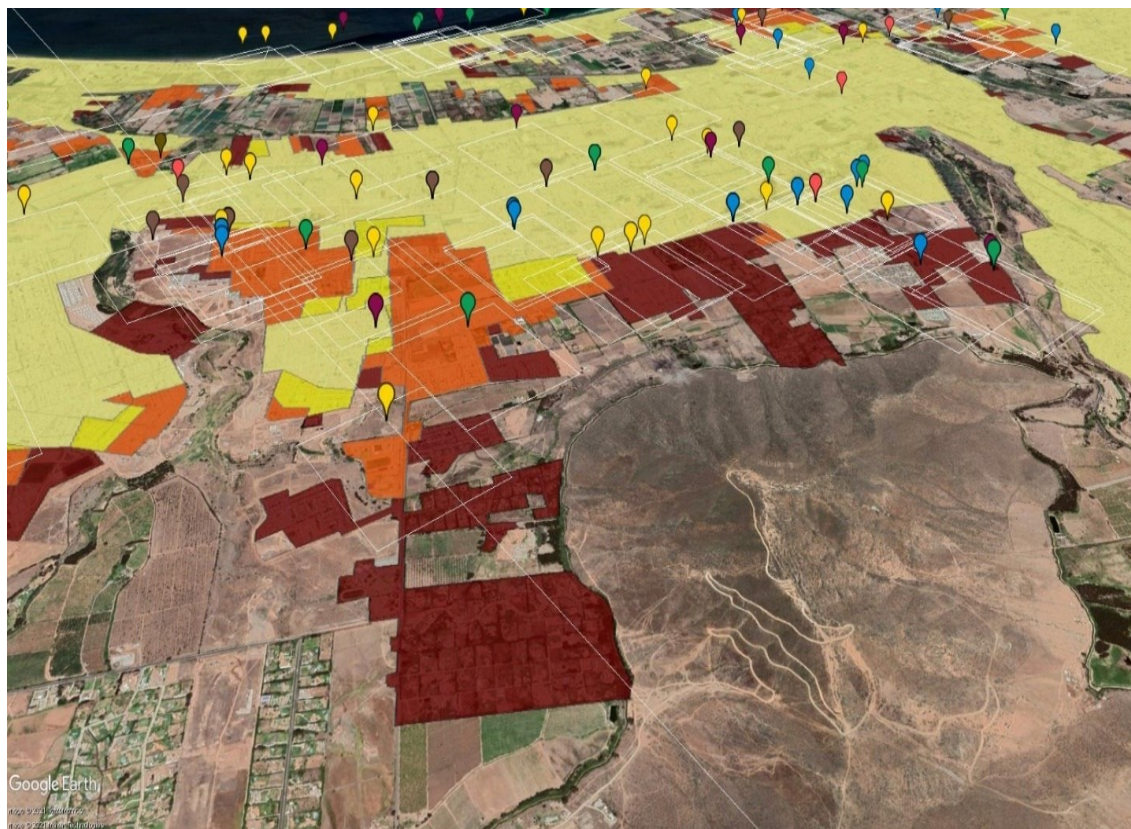


Fig. 6.22. Oferta Inmobiliaria y Mancha Urbana en faldas del Cerro Grande.
Fuente: Elaboración propia, sobrepuesto sobre mancha urbana.

San Ramón.

En la Fig. 6.23, se puede apreciar que San Ramón es un sector que se ha expandido mucho durante estos últimos años, en él se puede encontrar diversos tipos de proyectos, tales como casas habitacionales, departamentos y condominios.

Si bien San Ramón partió como la periferia de la ciudad de Coquimbo, hoy en día pasó a ser un sector más consolidado, con la instalación de supermercados, tiendas de primera necesidad, locomoción colectiva y consultorios, brindando

mejores beneficios a las personas. San Ramón se ha transformado en un sector importante ya que tiene una amplia variedad de proyectos, con valores más accesibles y con beneficios del con apoyo del estado tales como los nuevos Subsidios Ds19 y conectividad con la ciudad de La Serena por dos ejes principales que son “Av. Balmaceda y la ruta D-409, que conecta San Ramón, con el sector Cerro Grande.

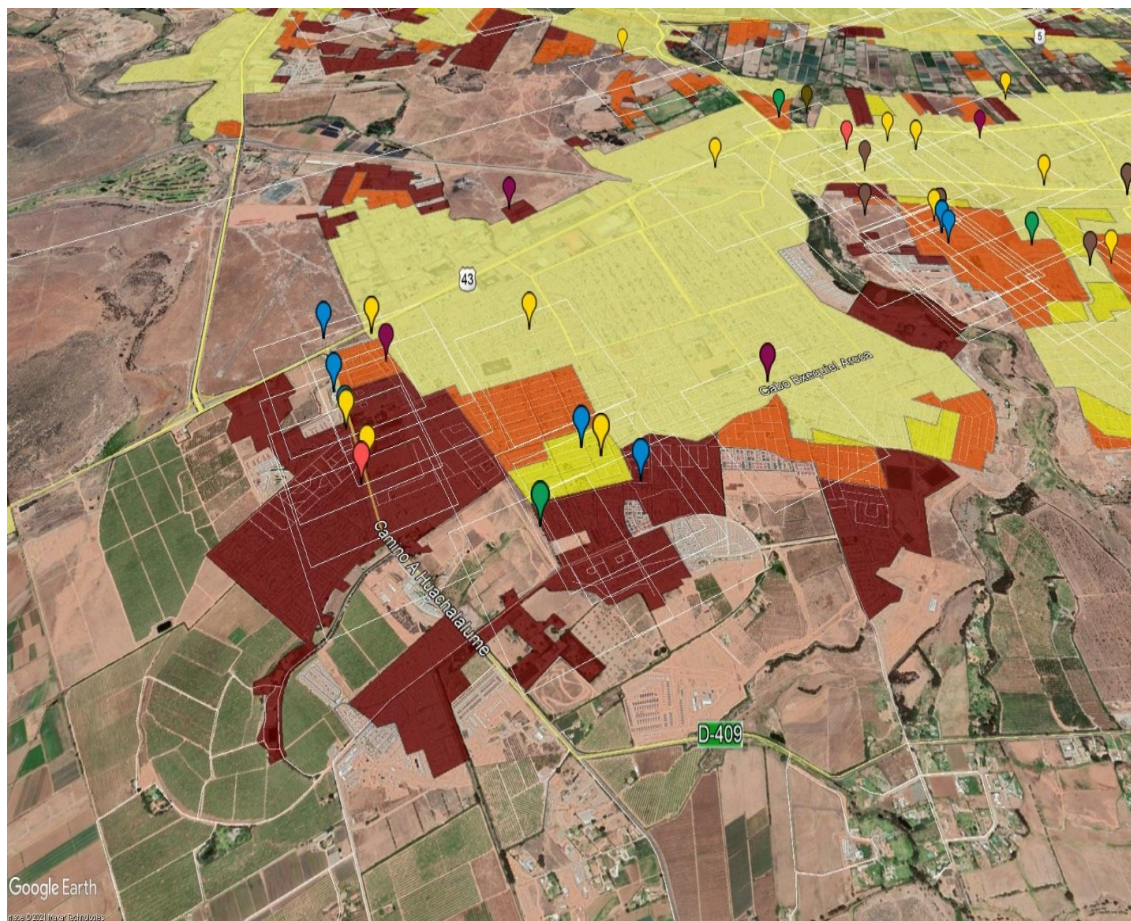


Fig. 6.23. Oferta Inmobiliaria y Mancha Urbana en San Ramón. Fuente: Elaboración propia, sobrepuesto sobre mancha urbana.

Al realizar el relevamiento de la información que contiene los permisos de edificación y el análisis de los mismos de manera espacial y por sectores, es posible advertir que el acelerado crecimiento del mercado inmobiliario en la conurbación Serena-Coquimbo durante la última década ha generado profundas transformaciones en la configuración espacial y social de estas ciudades. Diversos factores convergen en este dinamismo, entre ellos el aumento de la población, la bonanza económica previa a la pandemia, y los cambios en las preferencias habitacionales de los distintos grupos socioeconómicos.

Uno de los procesos más notorios es la expansión de la mancha urbana hacia la periferia, impulsada por la proliferación de parcelas de agrado de 5000 m² o más

con acceso a servicios básicos. Estos terrenos de gran superficie se emplazan principalmente en las zonas de La Florida, Cerro Grande, San Ramón y La Rinconada. En ellos se construyen viviendas unifamiliares de baja densidad, dirigidas a sectores de ingresos medios y altos en busca de mayor tranquilidad, amplitud y contacto con la naturaleza.

Si bien este patrón de crecimiento periférico disperso ha estado presente desde los años 90, se ha intensificado en la última década con el aumento sostenido de nuevos proyectos inmobiliarios. Como consecuencia, la mancha urbana se expande de manera tentacular ocupando suelo rural de alto valor paisajístico y ecológico. A su vez, los nuevos residentes quedan desconectados de los centros tradicionales de empleo y servicios, dependientes del automóvil particular.

En contraste con la suburbanización periférica, también se observa una tendencia a la densificación de áreas urbanas consolidadas mediante departamentos en altura. Los ejes de Avenida Del Mar, La Herradura y el sector de Las Compañías concentran la mayor cantidad de estos proyectos verticales. Aquí el mercado apunta a un perfil de compradores de segunda vivienda o como inversión para arriendo turístico, dada la cercanía a las playas.

La construcción de edificios en zonas ya saturadas ha cambiado la fisonomía de estos barrios, generando preocupación por el impacto en la calidad de vida de los residentes originales. Además, la proliferación de departamentos vacacionales encarece el valor del suelo y puede desplazar a antiguos habitantes de menor poder adquisitivo.

Otro fenómeno relevante es la segmentación socioespacial entre distintos grupos de ingreso que se profundiza con el boom inmobiliario. Sectores como Las Compañías y San Ramón concentran departamentos sociales y viviendas de precio más accesible, mientras que en Cerro Grande predominan casas y condominios de alto valor, dirigidos a las élites.

En suma, el acelerado crecimiento del sector inmobiliario está reconfigurando la geografía social y el paisaje urbano de las ciudades de manera acelerada, con impactos en la calidad de vida y en la equidad territorial. Esta dinámica plantea importantes desafíos para una planificación urbana integrada, que pondere las necesidades habitacionales, la sustentabilidad ambiental, la cohesión social y la identidad local. Las actuales tendencias de expansión periférica y densificación selectiva, son un reto para la planificación territorial si no se encauzan adecuadamente, pueden conducir a mayores problemas en el futuro.

Dimensiones del crecimiento inmobiliario en la conurbación



Fig. 6.24. Dimensiones del crecimiento inmobiliario en la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.

El proceso de metropolización experimentado por la conurbación de las ciudades de La Serena y Coquimbo en las últimas décadas es el resultado de la confluencia de múltiples factores y agentes catalizadores de este desarrollo.

Si bien las condiciones geográficas e históricas de este territorio facilitaron su expansión, el estudio identifica la agencia de actores públicos, privados y de la propia comunidad local como motores fundamentales de la transformación urbana reciente.

La siguiente tabla sintetiza los hallazgos del análisis sobre estos actores claves del ámbito institucional, empresarial y social, describiendo sus principales roles como impulsores del proceso de metropolización de la conurbación.

Actor	Categoría	Rol
Municipio	Sector Público	Alcalde Eugenio Munizaga ,Impulsor del “segundo Plan Serena”. Lideró proyectos de modernización como la Av. Del Mar para potenciar turismo.
Ministerio de Agricultura	Sector Público	Realizó traspaso de terrenos fiscales para desarrollo de proyectos como la Av. Del Mar.
MINVU	Sector Público	Otorga permisos de edificación que posibilitan expansión de la mancha urbana.
Cámara Chilena de la Construcción Regional Cchc.	Sector Privado	Gremio empresarial que agrupa a los principales desarrolladores de proyectos inmobiliarios.
Minería	Sector Privado	Primera gran minera extranjera instalada en 1981. Atrajo flujos migratorios y mano de obra.
Población migrante	Población	Personas llegadas a la zona por oportunidades laborales desde 1980. Contribuyeron al crecimiento demográfico.

Tabla 6.0. Actores principales y agentes impulsores del proceso de metropolización de la conurbación. Fuente: Elaboración propia.

En las últimas décadas la conurbación formada por las ciudades de La Serena y Coquimbo en Chile ha experimentado un acelerado proceso de crecimiento y transformación urbana, pasando de ser núcleos separados a una aglomeración metropolitana. Diversos factores como el aumento demográfico, la bonanza económica previa a la pandemia y los cambios en las preferencias habitacionales, han impulsado un fuerte boom inmobiliario en la zona. Este dinamismo en el mercado inmobiliario ha generado modificaciones en la configuración socioespacial de la conurbación. Por un lado, se ha dado una expansión de la mancha urbana hacia sectores de la periferia como La Florida, Cerro Grande y San Ramón, mediante proyectos de viviendas unifamiliares de baja densidad, orientados a sectores de mayores ingresos. Por otro lado, también se observa una densificación en áreas consolidadas a través de la construcción de departamentos, especialmente en Avenida del Mar, La Herradura y Las Compañías, dirigidos bien a segundas residencias o arriendos turísticos, con sus respectivas requerimientos y necesidades.

Estos procesos han cambiado las ciudades, concentrándose proyectos de mayores valores en sectores como Cerro Grande, mientras que Las Compañías y San Ramón acogen viviendas para sectores de menores recursos. Ello ha profundizado la segmentación socioespacial de la conurbación.

Si bien esta dinámica ha potenciado el crecimiento metropolitano, también plantea desafíos como equilibrar el desarrollo urbanístico con la sustentabilidad ambiental, la cohesión social entre sectores y la identidad local de las ciudades.

Diversos actores públicos, privados y la comunidad local han jugado un rol fundamental como motores e impulsores del proceso de transformación y expansión vivido en la conurbación Serena-Coquimbo en las últimas décadas.

La Trama Invisible de la Desigualdad Espacial.

Desigualdad y segregación socioespacial: desigualdades sociales y espaciales, falta de viviendas asequibles, exclusión de comunidades pobres.

Gili B. (2004), ya hablaba que históricamente en La Serena se ha concentrado la vivienda social en el sector denominado de Las Compañías, al norte del río Elqui, generando una segregación socioespacial que agrupa al 20% de las viviendas del área metropolitana La Serena-Coquimbo. Pese a esta importancia cuantitativa, Las Compañías tiene una muy baja participación del 10% en el mercado inmobiliario de viviendas usadas, y los valores promedio de las pocas viviendas ofertadas son 5 veces menores al resto del área metropolitana.

Esta anomalía, según el autor se debe a problemas estructurales como la homogeneidad de valores de las viviendas en rangos bajos propios de estratos vulnerables, la falta de diversidad de oferta con predominancia absoluta de las casas sobre los departamentos, y los bajos ingresos de los habitantes que limitan las posibilidades de movilidad habitacional ascendente hacia otros sectores del área metropolitana con mejores estándares urbanos. Si bien la gran mayoría de las viviendas sociales están completamente pagadas por sus actuales habitantes, al ser su valor patrimonial tan bajo no les permite usarlas como capital semilla para acceder a viviendas de mayor valor, quedando atrapados en Las Compañías. Esta falta de dinamismo perjudica al mercado inmobiliario en general al dejar fuera de él a un importante segmento de demanda potencial concentrado en ese sector. Una cuestión importante que hace el autor es la propuesta de regenerar urbanísticamente Las Compañías, invirtiendo en mejoras de espacio público, pero por sobre todo promoviendo nuevos conjuntos de viviendas de valor intermedio que faciliten una movilidad habitacional progresiva dentro del mismo sector. Esto activaría su actualmente deprimido mercado inmobiliario, beneficiando tanto a los habitantes del sector como al negocio inmobiliario del área metropolitana al ampliar la demanda efectiva.

Ortíz V., Escolano U., & Paz C. (2004), analizando la ciudad de La Serena, explican que eesta ha experimentado en los últimos años, refiriéndose a fines de los noventa y principios de los años dos mil, un proceso de segregación y fragmentación socioespacial como consecuencia de su crecimiento urbano. Un factor clave han sido las nuevas áreas de expansión periféricas que se han

desarrollado, las cuales muestran una ruptura con el tejido urbano preexistente. Estos nuevos fragmentos urbanos se caracterizan por adoptar formas extensivas de ocupación residencial de baja densidad, como urbanizaciones cerradas y otros desarrollos residenciales separados del núcleo principal de la ciudad. Dentro de ellos predomina un modelo de ocupación del suelo en lotes homogéneos, lo que favorece la especialización de usos. Los autores señalan que la segregación se ve reflejada en la inserción diferencial de los migrantes en estas áreas periféricas, de acuerdo a su capacidad económica. Esto, sumado a las tipologías constructivas mencionadas, ha propiciado una marcada segregación residencial por nivel socioeconómico. Otro elemento fragmentador que han encontrado los autores, ha sido la emergencia de nuevas centralidades inversas en la periferia, particularmente centros comerciales, que generan competencia funcional con el centro histórico y reorganizan de manera dispersa el sistema de servicios de la ciudad. Estos factores, junto con la influencia del medio físico en los procesos de expansión urbana y la mejor accesibilidad vial de los nuevos terrenos, han llevado a una reorganización socioespacial fragmentada que tiende a una mayor segregación, afectando negativamente la sustentabilidad de la ciudad al separar usos y funcionamientos.

En este mismo sentido, Cid O., Castro C., & Rugiero D. (2012), explican que la Serena muestra una segregación socioespacial entre áreas de diferente nivel socioeconómico. El área de La Compañía Alta y el borde río, ubicados al norte del río Elqui, son los más vulnerables. Frente a la latente amenaza de tsunamis, la población refleja disparidades en la percepción del riesgo y capacidades de autogestión según su estrato. Los autores coinciden que Inicialmente, el Plan Serena de mitad del siglo XX contempló la erradicación de asentamientos precarios del centro de la ciudad y su relocalización forzada hacia el sector de Las Compañías, sentando las primeras bases de segregación. Posteriormente, ya con Las Compañías estigmatizada como zona pobre, la focalización de programas habitacionales del Estado en las décadas siguientes exclusivamente allí y las definiciones de usos del Plan Regulador Comunal reforzaron dicha condición. Adicionalmente, las fuerzas especulativas del mercado inmobiliario buscaron maximizar ganancias concentrando viviendas sociales en Las Compañías para mantener valorizado el resto del área urbana. Finalmente, los flujos migratorios nacionales de grupos vulnerables contribuyeron ocupando de forma precaria zonas segregadas como Las Compañías dada la disponibilidad de terrenos y bajo costo. Finalmente, la interacción de políticas habitacionales, decisiones de planificación urbana, mercado de suelos y procesos migratorios, entre otros, fueron configurando el escenario de vulnerabilidad y segregación socioespacial que hoy caracteriza a Las Compañías.

Respecto de la segregación urbana generada por las políticas habitacionales implementadas en Chile en las últimas décadas, Maturana C. & Vergara E. (2016), Indican que, a partir de finales de la década de los setenta, se aplicaron reformas bajo la dictadura militar que liberalizaron el suelo urbano y establecieron un modelo de subsidios habitacionales focalizados. Estas políticas, aplicadas sin regulación desde 1979 en adelante, tuvieron efectos negativos como el aumento de la segregación socioeconómica. Al privatizarse el suelo y

dispararse su valor especulativo, los subsidios estatales no alcanzaron para que los sectores vulnerables accedieran a viviendas bien ubicadas, forzando de esta manera la masiva producción de vivienda social en la periferia urbana, concentrando a los más pobres en estas zonas. Como consecuencia, se produjo una marcada segregación socioespacial en las grandes ciudades chilenas durante las siguientes décadas. Ante este problema, a inicios de los 2000 se diseñaron los Proyectos de Integración Social (PIS) para promover la heterogeneidad al interior de los conjuntos habitacionales. No obstante, el caso estudiado de Villa Las Araucarias en La Serena mostró resultados ambivalentes.

Si bien aportó a una mayor diversidad educativa entre los residentes, no logró una heterogeneidad real de ingresos ni superar patrones de segregación. Internamente reprodujo una segregación física entre viviendas, y presentaba debilidades estructurales como su localización periférica. En definitiva, pese a los esfuerzos de los planes estatales por contrarrestar el problema, el estudio concluye que éste no alcanzó a superar del todo los efectos negativos de segregación socioespacial inducida por las fallidas políticas habitacionales aplicadas en Chile desde la década de los setenta en adelante.

La conurbación La Serena-Coquimbo enfrenta un creciente proceso de segregación socioespacial entre sus diferentes sectores y comunas. Esto se ve reflejado en la intensificación de fronteras urbanas entre "barrios buenos y malos", con una marcada diferenciación identitaria entre los habitantes de La Serena y Coquimbo, quienes se identifican como "otro" distinto.

Los sectores periféricos como Las Compañías y Tierras Blancas son los más afectados por este fenómeno, al tener poca conectividad con el resto de la ciudad y un alto grado de estigmatización. El significativo crecimiento inmobiliario en La Serena también ha contribuido a acentuar esta segregación al interior de la ciudad.

Asimismo, la alta concentración de los principales servicios públicos en el centro de La Serena dificulta su acceso para poblaciones alejadas, situación que refuerza la segregación territorial. En definitiva, la conurbación enfrenta una serie de dinámicas urbanas y del mercado inmobiliario que han derivado en una fragmentación socioespacial creciente, constituyendo uno de sus principales desafíos. Superar las fronteras simbólicas e identitarias entre comunas y mejorar la integración y conectividad de los sectores segregados son condiciones necesarias para avanzar hacia una ciudad más integrada. (Olivares P., Aguirre N., & Orellana Mc., 2018).

Toro & Orozco (2018), establecen en su investigación que la ciudad de Serena presenta una heterogeneidad socioeconómica en su centro urbano, predominando los grupos C2 y C3 (medio y medio bajo). También se registra presencia de los grupos de mayores ingresos ABC1 e incluso de sectores vulnerables como el grupo D, lo que evidencia una mezcla de grupos socioeconómicos. De la misma manera, también los autores señalan que las periferias de La Serena muestran altos niveles de homogeneidad social. En estas áreas periféricas destacan principalmente los grupos de mayores ingresos ABC1

y los sectores medios C3. Otra característica encontrada es la localización de los grupos socioeconómicos más vulnerables de La Serena en zonas periféricas de difícil acceso debido a barreras geográficas, lo que limita su conexión con el centro de la ciudad, estos hallazgos permiten caracterizar a La Serena como una ciudad que presenta segregación socioespacial, con un centro heterogéneo y periferias homogéneas, y concentración de los sectores más vulnerables en sectores apartados. Como causantes de este escenario, el artículo apunta a factores como la mercantilización del suelo y la política habitacional centrada en déficit cuantitativo.

Aguirre N., Marmolejo D., & Vergara P. (2019) hacen referencias acotadas sobre el caso de la conurbación La Serena-Coquimbo. Se indica que ha mostrado un crecimiento sostenido de población y superficie urbanizada en los últimos años, perfilándose como un futuro sistema metropolitano. Sin embargo, enfrenta diversos problemas en su consolidación como tal, incluyendo dificultades de conectividad entre sectores, vulnerabilidad frente a amenazas naturales, congestión vehicular y una planificación urbana fragmentada.

Dados estos problemas para abordar la ciudad como un todo integrado, sumado a limitaciones en la información de movilidad cotidiana disponible, el estudio opta por utilizar los datos del catastro de usos de suelo para analizar la especialización de actividades a nivel de manzana. Identifica así algunas manzanas con alta concentración de giros económicos y baja diversidad de usos, interpretadas como subcentros potenciales. Finalmente, se concluye que estos subcentros no están lo suficientemente consolidados como para vertebrar el territorio o competir fuertemente con la centralidad del centro histórico.

Hidalgo & Temtem (2021), hacen mención que la Serena y el área metropolitana que conforma con Coquimbo tiene una fuerte segregación socioespacial entre la ciudad formal y el sector marginalizado de Las Compañías, hacia donde fueron relocalizados antiguamente grupos vulnerables. Las Compañías sufre de una deficiente accesibilidad al centro de servicios de La Serena debido a las barreras naturales que existen, como el río Elqui, y materializadas con solo tres puentes. Adicionalmente, internamente Las Compañías se ve dividida por el canal Jaramillo, que funciona como un cordón abandonado que fracciona barrios e impide el acceso de la gente a servicios locales.

Segeur (2015) plantea que, en la conurbación, específicamente en la Avenida del Mar, se está experimentando un fenómeno de gentrificación turística, en el cual áreas urbanas de bajos ingresos experimentan una transformación socioeconómica y física a través de la llegada de nuevos residentes de mayor poder adquisitivo. Al respecto señala que el rápido crecimiento urbano y la inversión pública y privada en la construcción de la Avenida del Mar han impulsado el desarrollo turístico y de segundas residencias, llevando a la urbanización de gran parte del territorio disponible en las últimas dos décadas. Sin embargo, este tipo de desarrollo turístico no considera las identidades locales ni las necesidades de la población residente.

Este fenómeno de gentrificación en la zona se ha caracterizado por la llegada de turistas y nuevos residentes que buscan aprovechar las vistas y el atractivo de la zona costera. Esto ha llevado a un modelo de desarrollo lineal que prioriza la rentabilidad y la exclusión, generando desplazamientos de la población local y una desarticulación del territorio. El autor sostiene que es necesario un enfoque integral de desarrollo urbano turístico que considere a todos los actores involucrados y que proporcione infraestructura de soporte, como vías de acceso, transporte y espacios públicos. Este enfoque debe tener en cuenta las particularidades culturales, económicas y sociales de la región, para evitar la marginalización de la población local y promover un desarrollo sostenible y equitativo. De la misma manera la autora plantea que la globalización ha sido uno de los principales impulsores de la gentrificación turística en la bahía de Coquimbo, generando cambios económicos, físicos y culturales que han redefinido la forma en que se valora el entorno y ha establecido vínculos económicos a nivel mundial. En este contexto, el mercado inmobiliario turístico se ha conectado con los gobiernos locales y se ha extendido a nivel global.

En cuanto a los actores involucrados en este fenómeno, la autora menciona que la inversión pública y privada en la construcción de la Avenida del Mar ha impulsado el desarrollo turístico y de segundas residencias en la zona. Esto sugiere que tanto entidades gubernamentales como empresas privadas podrían desempeñar un papel importante en la promoción y facilitación de este tipo de desarrollo.

La conurbación enfrenta problemas de segregación socioespacial y gentrificación, según se desprende de la revisión de los estudios sobre el tema. A lo largo de las últimas décadas, diversos factores como políticas habitacionales, especulación inmobiliaria y dinámicas de turismo y migración, han generado una marcada segregación al interior de la ciudad.

La siguiente tabla tiene el objetivo de resumir de manera sintética las principales características, factores e implicados en los procesos de segregación y gentrificación identificados en la literatura revisada. En las primeras dos columnas se exponen las características comunes encontradas en los distintos textos, así como los factores que han impulsado la segregación socioespacial histórica en La Serena. La tercera columna describe los elementos detonantes del fenómeno de gentrificación turística detectado, particularmente en el sector de la Avenida del Mar. Finalmente, la última columna sintetiza a los principales agentes mencionados como involucrados tanto en la segregación como en la gentrificación, entre los que destacan gobiernos locales, empresas inmobiliarias y del sector turismo. El objetivo principal de la tabla resumen, es la integración ordenada de los hallazgos dispersos en la documentación revisada, de manera que facilite la comprensión de estos problemas desde una perspectiva histórica e integral de causalidad múltiple.

Características comunes	Factores impulsores de la segregación	Factores impulsores de la gentrificación	Agentes involucrados
Concentración histórica de vivienda social en La periferia desde 1950 generando segregación.	Políticas habitacionales desde los 70' que liberalizaron suelo e indujeron concentración de vivienda social en periferias.	Crecimiento del turismo en zonas como Avenida del Mar impulsado por inversión pública y privada en infraestructura.	Gobiernos locales, empresas inmobiliarias.
Marcada segregación entre el centro heterogéneo y periferias homogéneas y segregadas.	Especulación del mercado inmobiliario que marginó sectores vulnerables para valorizar otros.	Globalización que conecta mercados inmobiliarios turísticos a nivel global impulsando demanda.	Empresas inmobiliarias, gobiernos locales.
Alta segregación en sectores como Las Compañías y Tierras Blancas con poca conectividad al resto de la ciudad.	Planificación urbana que estigmatizó sectores como Las Compañías para inducir segregación.	Modelo de desarrollo lineal en Avenida del Mar que prioriza rentabilidad sobre inclusión.	Gobiernos locales y empresas inmobiliarias.
Gentrificación en Avenida del Mar desplazando población local por nuevos residentes y turistas.	Flujos migratorios que ocuparon zonas segregadas por disponibilidad de suelo y bajo costo.	Desarticulación territorial y desplazamientos que excluyen población local.	Gobiernos locales y empresas inmobiliarias y turísticas.

Tabla 6.1. Resumen de las características, factores y agentes involucrados en la segregación y gentrificación de la conurbación.
Fuente: elaboración propia.

En la conurbación La Serena-Coquimbo existe un problema de segregación socioespacial de larga data, que se ha visto reforzado en las últimas décadas por políticas habitacionales excluyentes, dinámicas especulativas del mercado inmobiliario y procesos de gentrificación turística.

Desde mediados del siglo XX se generó una concentración de vivienda social y población de bajos recursos en sectores periféricos como Las Compañías. Esta segregación entre un centro heterogéneo y periferias pobres homogéneas se ha mantenido hasta la actualidad. Las políticas habitacionales desde 1970, que liberalizaron el suelo e indujeron la construcción masiva de vivienda social en la periferia, contribuyeron a acentuar este fenómeno. Adicionalmente, en años recientes la zona costera ha experimentado procesos de gentrificación turística, con desplazamiento de residentes locales producto de la inversión pública y privada, que responde más a una lógica de rentabilidad que de inclusión social. En este mismo sentido, la globalización ha facilitado la conexión de estos mercados inmobiliarios con inversionistas extranjeros.

Nuevas Lógicas Urbanas en la Era Neoliberal

Transformación económica: privatización del espacio público, influencia del neoliberalismo en la planificación urbana, especulación inmobiliaria, centro de innovación y emprendimiento, economía basada en el conocimiento.

Cambios en la normativa de planificación comunal de las ciudades de la Serena y Coquimbo, en el período comprendido entre 1970 a 2023.

Durante el período de 1970 a 2023, la comuna de La Serena, Chile, ha tenido varios planes reguladores que han regulado el uso del suelo y el desarrollo urbano en la zona. A continuación, se describen los principales planes reguladores que han regido la comuna durante este período:

- Plan Regulador de 1970: Este fue el primer plan regulador que se elaboró para la ciudad de La Serena. Establecía las normas y criterios para el uso del suelo en la comuna y regulaba el desarrollo urbano.
- Plan Regulador de 1984: Este plan regulador se elaboró con el objetivo de actualizar las normas y criterios establecidos en el plan de 1970. Incluía la definición de las zonas urbanas y rurales de la comuna, y establecía las normas para la edificación y uso del suelo.
- Plan Regulador de 1999: Este plan regulador se elaboró con el objetivo de actualizar nuevamente las normas y criterios establecidos en el plan de 1984. Incluía la definición de nuevas zonas urbanas y rurales, y establecía normas más detalladas para la edificación y uso del suelo.
- Plan Regulador de 2005: Este plan regulador fue aprobado en el año 2005 y sigue vigente en la actualidad. Define las zonas urbanas y rurales de la comuna, establece las normas para la edificación y uso del suelo, y fija las condiciones para el desarrollo de infraestructuras y servicios básicos.

Cabe destacar que durante este período también se elaboraron varios planes reguladores específicos para algunos sectores de la ciudad, como el Plan Regulador del Bordo Costero y el Plan Regulador del Valle de Elqui, los cuales establecen las normas y criterios para el uso del suelo en zonas específicas de la comuna de La Serena y sus alrededores.

En resumen, durante el período de 1970 a 2020, la comuna de La Serena ha tenido varios planes reguladores que han regulado el uso del suelo y el desarrollo urbano en la zona, con el objetivo de proteger los valores ambientales y culturales de la zona y regular el crecimiento de la ciudad.



Fig. 6.25. Línea de tiempo de las herramientas de planificación comunal de la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.

Durante el período de 1970 a 2020, la ciudad de Coquimbo, Chile, ha tenido varios planes reguladores que han regulado el uso del suelo y el desarrollo urbano en la zona. A continuación, se describen los principales planes reguladores que han regido la ciudad durante este período:

- Plan Regulador de 1974: Este fue el primer plan regulador que se elaboró para la ciudad de Coquimbo. Establecía las normas y criterios para el uso del suelo en la comuna y regulaba el desarrollo urbano.
- Plan Regulador de 1995: Este plan regulador se elaboró con el objetivo de actualizar las normas y criterios establecidos en el plan de 1974. Incluía la definición de las zonas urbanas y rurales de la comuna, y establecía las normas para la edificación y uso del suelo.

- Plan Regulador de 2004: Este plan regulador fue aprobado en el año 2004 y sigue vigente en la actualidad. Define las zonas urbanas y rurales de la comuna, establece las normas para la edificación y uso del suelo, y fija las condiciones para el desarrollo de infraestructuras y servicios básicos.



Fig. 6.26 . Plan regulador de La Serena 2004. Fuente Habiterra Consultores.

El plan regulador de La Serena del 2004 contaba con una extensa zonificación compuesta por 76 zonas normativas urbanas, especiales y de extensión urbana. Esta numerosa zonificación complejizaba la interpretación y aplicación de las disposiciones por parte de la comunidad. Presentaba una baja protección del patrimonio cultural intangible de la ciudad, centrándose principalmente en la Zona Típica del centro histórico. No reconocía suficientemente otros inmuebles de valor patrimonial ubicados en sectores periféricos a la ciudad. El mismo permitía altas densidades residenciales en áreas de alto riesgo frente a tsunamis, como en gran parte del borde costero urbano y fomentaba el crecimiento en sectores periféricos de muy baja accesibilidad, propiciando con ello focos de marginalidad urbana.

Respecto de la integración del río Elqui, no lo integraba como un elemento relevante de ordenamiento territorial, a pesar de su importancia paisajística. De la misma manera no presentaba una suficiente planificación de áreas verdes a escala comunal, para satisfacer requerimientos futuros de la población. Respecto de las zonas de riesgo propio de la ciudad como son los Tsunamis, no abordaba el tema en la planificación del territorio

Cabe destacar que durante este período también se elaboraron varios planes reguladores específicos para algunos sectores de la ciudad, como el Plan Regulador del Borde Costero y el Plan Regulador del Valle del Elqui, los cuales establecen las normas y criterios para el uso del suelo en zonas específicas de la ciudad de Coquimbo y sus alrededores.

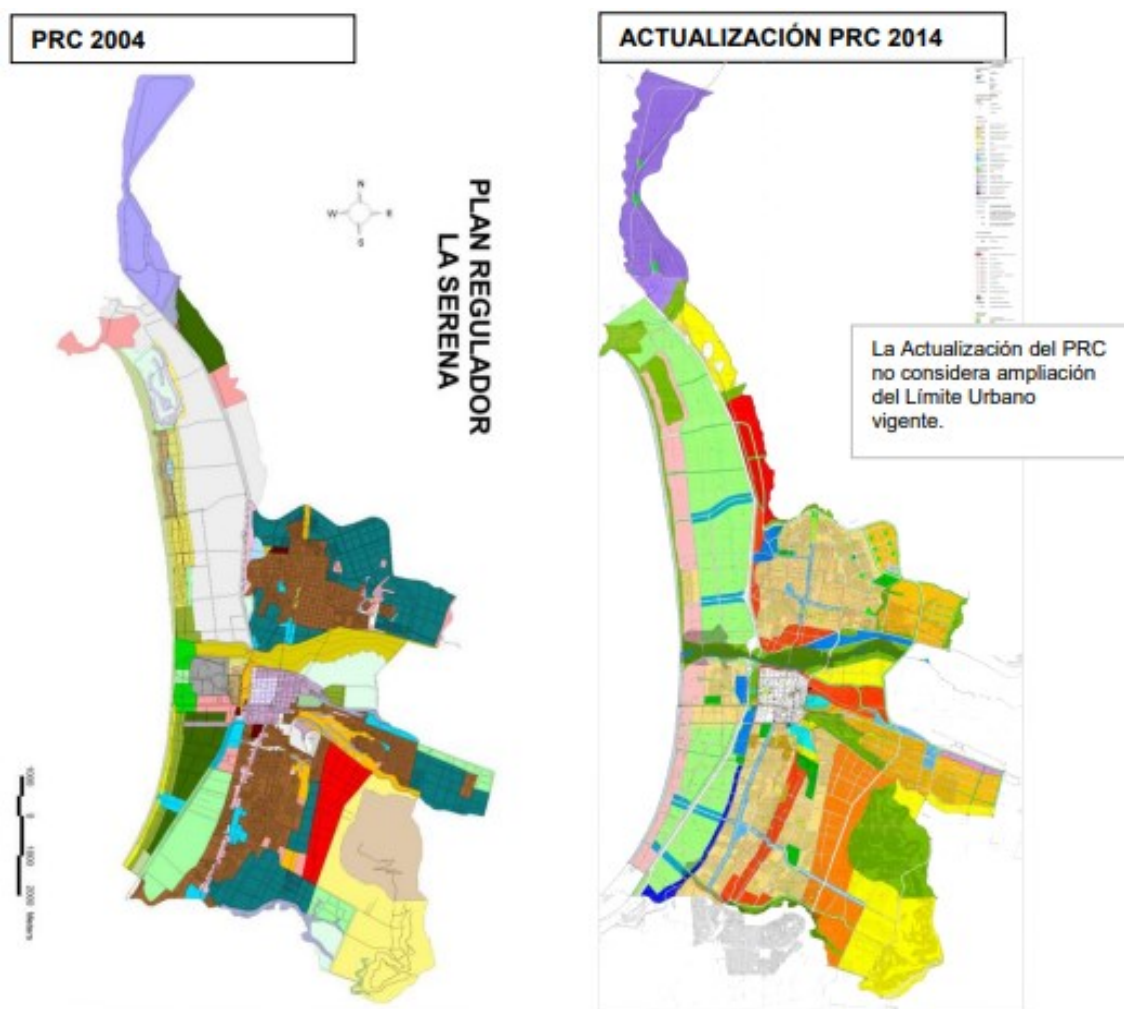


Fig. 6.27. Actualización Planes reguladores de La Serena 2004/2014.
Fuente: Municipalidad de La Serena 2022.

El Plan Regulador Comunal (PRC) de La Serena fue aprobado el año 2004 y estableció las normas de planificación urbana para la ciudad. Sin embargo, luego de 10 años se hizo necesaria una actualización para racionalizar la normativa, proteger mejor el patrimonio y hacerse cargo de nuevos desafíos. El PRC del 2004 consideraba una extensa zonificación con 76 zonas normativas, lo que dificultaba su aplicación. Presentaba baja protección del patrimonio cultural fuera de la Zona Típica y altas densidades en áreas de riesgo de tsunami. No existía una respuesta al riesgo de tsunami ni una regulación adecuada de los recursos naturales como el borde costero y los humedales urbanos. Sin embargo, la actualización del 2014 buscó resolver estas deficiencias. Se simplificó la zonificación a 20 zonas urbanas claramente diferenciadas. Se aumentó la

protección del patrimonio al identificar nuevos inmuebles y zonas de conservación histórica. Se establecieron normas acordes a la presencia de humedales y al riesgo de tsunami en el borde costero.

Otro cambio relevante fue la propuesta de subcentros de equipamiento en los sectores de Florida, Las Compañías y el eje Balmaceda-Cuatro Esquinas, para mejorar la accesibilidad a servicios. También se planificó una red vial jerarquizada que conectara los diferentes sectores urbanos.

En cuanto a la participación ciudadana, el proceso de actualización consideró la opinión de organismos públicos y la comunidad, a diferencia del PRC del 2004 que tuvo una elaboración más bien sectorial. La actualización del PRC de La Serena el 2014 introdujo importantes mejoras en la planificación urbana para avanzar hacia una ciudad más integrada, sustentable y con mejor calidad de vida para sus habitantes. Incorpora una mirada más moderna sobre el desarrollo urbano, el medioambiente y la protección del patrimonio.

Como se ha podido revisar en la documentación anteriormente descrita, durante el período de 1970 a 2020, la ciudad de Coquimbo ha tenido varios planes reguladores que han regulado el uso del suelo y el desarrollo urbano en la zona, con el objetivo de proteger los valores ambientales y culturales de la zona y regular el crecimiento de la ciudad.

Para hacer frente al incipiente pero sostenido crecimiento urbano en ambas ciudades, se promulgaron cambios en los respectivos planes reguladores comunales tanto en La Serena como en Coquimbo.

En la ciudad de Coquimbo se han realizado a la fecha 9 modificaciones al instrumento de planificación, el 27/12/1978, 26/05/1984 23/08/1988, 09/03/1991, 04/05/1996, 12/04/1997, 16/09/1999, 05/10/2010 10/07/2019 (MINVU, 2022).

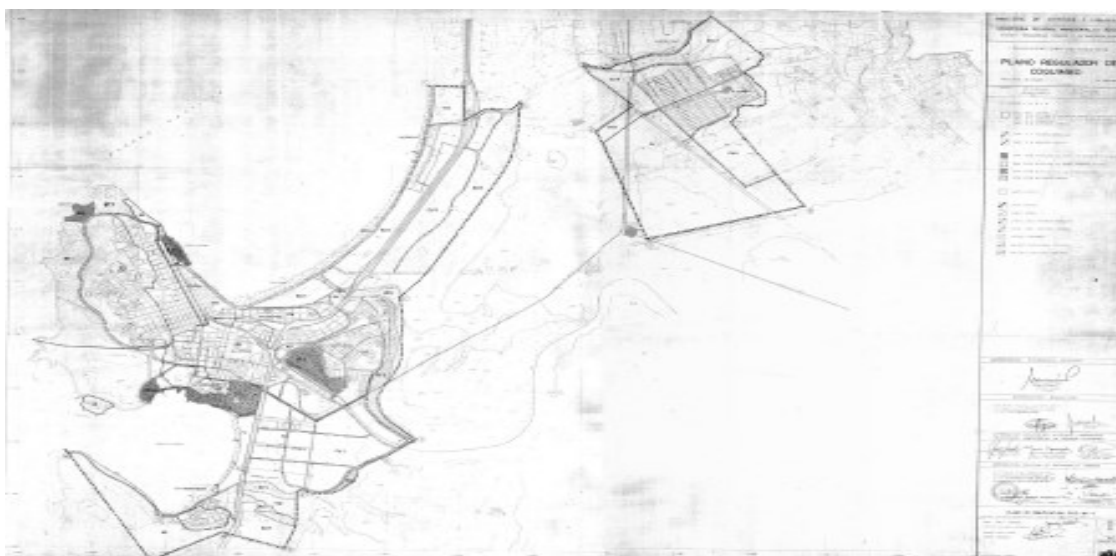


Fig.6.28. Plano regulador de Coquimbo 1984. Fuente: MINVU 2020.

Las primeras modificaciones fueron realizadas a partir de la última modificación del plan de 1978, el cual se actualizó en mayo de 1984, a partir de las transformaciones realizadas por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo con la denominada Política nacional de desarrollo urbano (PNDU) de 1979. Esta política delimitó la problemática urbana a dimensiones concretas como la falta de control territorial administrativo, el déficit habitacional, las tomas de terrenos ilegales y una economía empobrecida *“buscó sintetizar una solución en clave neoliberal de estos problemas, nutriéndose de varias medidas tomadas por la dictadura entre 1976 y 1979, bajo la asesoría de los Chicago Boys”* (Elgueda Labra, 2021).

El nuevo instrumento de planificación territorial de Coquimbo anexó la zona de Peñuelas y la futura costanera a la incipiente Av. Del Mar de su homóloga La Serena y también la zona de Tierras Blancas construida con asentamientos informales y luego loteos con viviendas sociales por parte del Estado.

Al poco andar y sobrepasado el plan regulador de 1984, se confeccionó un Plan Seccional para una zona denominada La Cantera y se realizó una superposición y no una modificación del plan aprobado incorporando un área urbana territorial importante (Fig. 6.29).

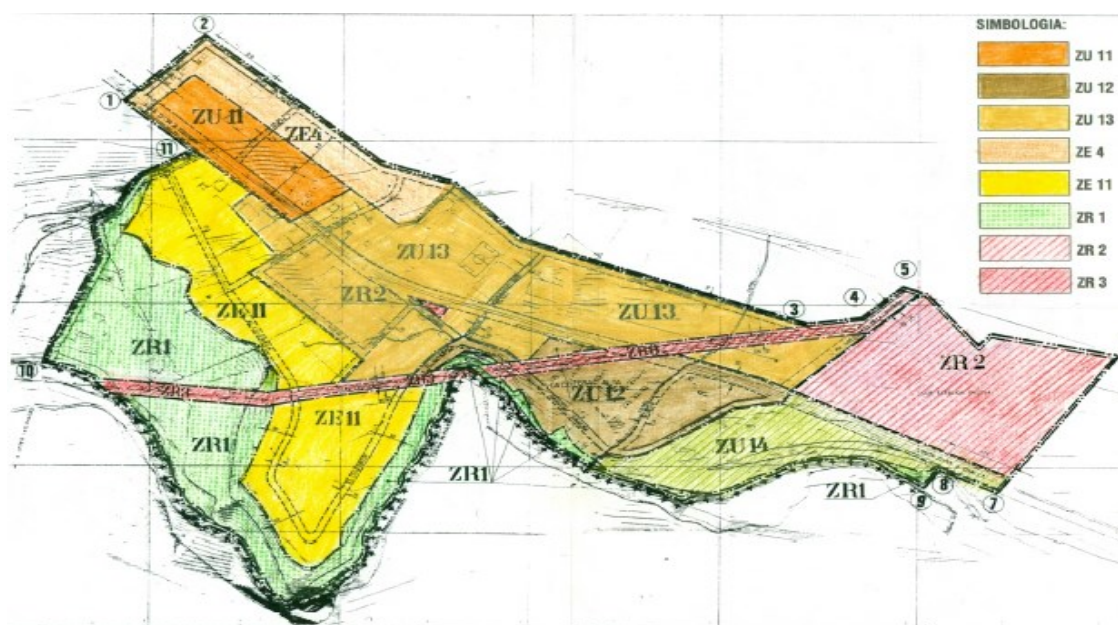


Fig. 6.29. Plano seccional La Cantera, Coquimbo 1996. Fuente: Municipio de Coquimbo 2020.

Las siguientes intervenciones han sido modificaciones y adaptaciones al plan aprobado en 1984 y sólo en 1997 el Ministerio de Vivienda y Urbanismo Región de Coquimbo contrata el estudio, actualización y modificación al Plan Regulador Comunal de Coquimbo, desarrollado por AC Consultores y luego de consultas,

rechazos, nuevos estudios y aprobaciones parciales llegó a su aprobación en 2019 bajo el decreto de la alcaldía N° 1287 Fig.6.30, pasando 35 años desde su última modificación total.

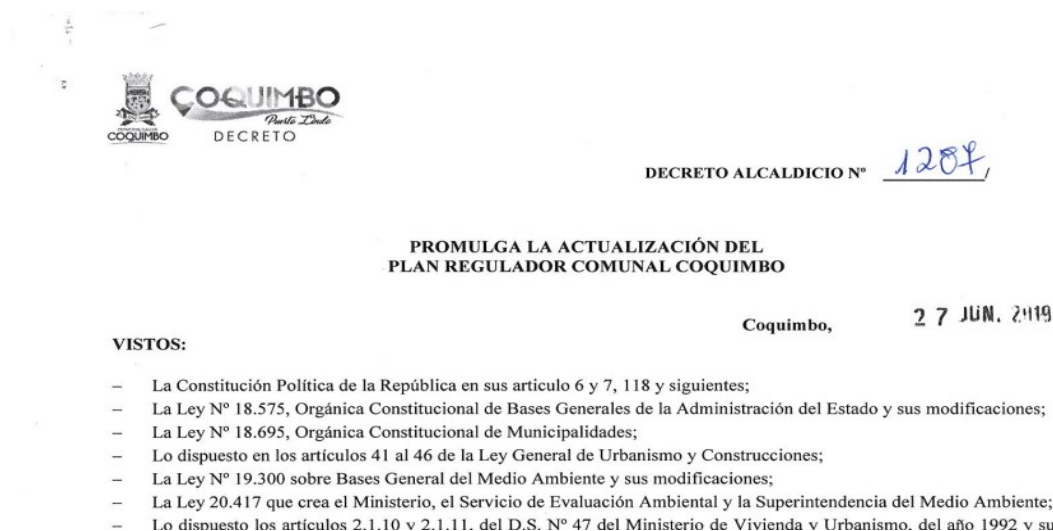


Fig. 6.30. Decreto alcaldicio de promulgación del plan regulador de Coquimbo. Fuente: Municipalidad de Coquimbo 2021.

Algunas consideraciones importantes en el estudio del nuevo Plan Regulador de Coquimbo dicen relación con la concepción de Conurbación integrada y considerada como un desafío urbano, hace mención a la jerarquía y alta complejidad urbana que ha adquirido la conurbación lo que le ha permitido transformarse en un importante atractor de inversión inmobiliaria y destino de significativas actividades y servicios movilizados por la centralidad y los niveles de calidad de vida, las cuales han determinado una fuerte expansión territorial en el área urbana (MINVU, 2019).

Otra dimensión importante desarrollada en la construcción del nuevo plan dice relación con el reconocimiento de los procesos de transformación urbana a partir de la segregación generados por condiciones del mercado del suelo que ha configurado un patrón de localización altamente compartimentado en su aspecto socioeconómico diferenciando claramente sectores altamente demandados para la industria inmobiliaria en desmedro de otros barrios homogéneos y deteriorados impulsados principalmente por las operaciones de subsidios habitacionales en los años ochenta.

Por su parte los frentes costeros y su ocupación inmobiliaria también han sido parte de esta fragmentación urbana.

Los desafíos que propone este estudio dicen relación con 5 dimensiones a saber:

1. La congestión vial por la dependencia algunas rutas
2. La existencia y efectos de las actividades productivas, como barrios industriales y zonas portuarias, dentro del área urbana.

3. La ocupación intensiva del borde costero.
4. La segregación urbana con múltiples focos de crecimiento de vivienda de sectores socioeconómicos marcados.
5. La pérdida de atracción de sus centros urbanos patrimoniales.

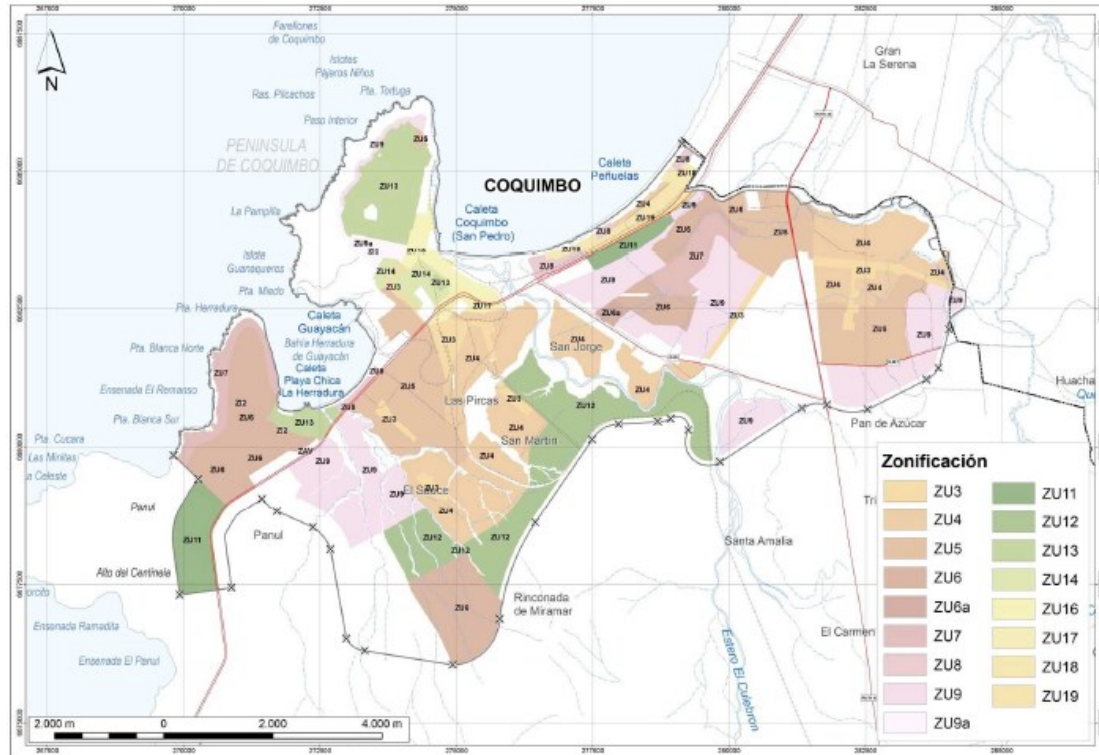


Fig. 6.31. Zonas urbanas mixtas residenciales de Coquimbo. Fuente: MINVU 2021.

Por su parte la ciudad de La Serena también ha tenido una serie de modificaciones a sus planes reguladores partiendo el año 1978, 30/12/1992, 29/09/1994, 03/08/1995, 05/08/2004, 11/11/2005, 27/07/2006, 06/11/2008, 17/02/2010, 29/04/2015, 19/12/2020, 04/06/2021.



Fig.6.32. Proyecto de modificación Plan Regulador de la Serena 1986.
Fuente: Municipalidad de La Serena 2022.

En 1992 se actualizó el anterior plan y se incorporó una importante zona para la ciudad denominada Vegas Sur (Fig.6.33) configurando de esta manera la Av. Del Mar en la Serena y la costanera en Coquimbo que de forma accidental y desarticulada han formado el continuo urbano de la actual conurbación.

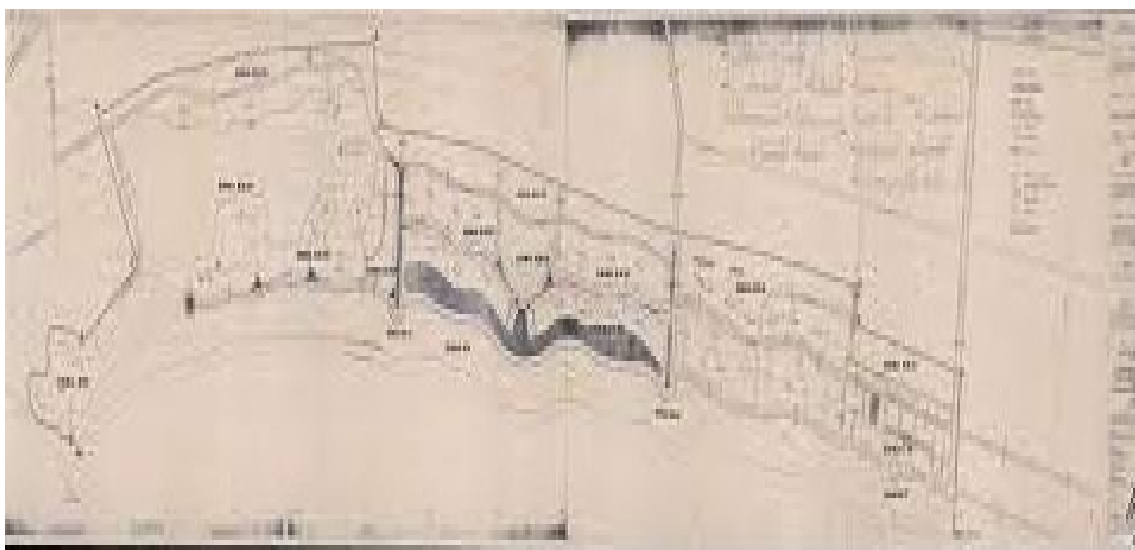


Fig.6.33. Modificación plan regulador comunal de La Serena 1992. Fuente:
Memoria chilena 2022.

De la misma forma que en la ciudad de Coquimbo, La Serena por su parte en el año 2020 ha podido recién tener un instrumento de planificación aprobado bajo decreto Alcaldicio N° 1302 del 10 de diciembre de 2020 (Fig.6.34)



LA SERENA, 10 DIC. 2020

DECRETO N° 1302,

VISTOS:

- La ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado;
- La ley N° 19.880, establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado;
- La ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades;
- Lo dispuesto en los artículos 41 al 46 de la Ley General de Urbanismo y Construcciones;
- La ley N° 19.300, sobre Bases General del Medio Ambiente;
- La ley N° 20.417, crea el Ministerio, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente;
- Lo dispuesto los artículos 2.1.10 y 2.1.11, del decreto N° 47, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ordenanza General de la Ley General de Urbanismo y Construcciones;
- Las facultades propias de mi cargo;

**Fig.6.34. Decreto que promulga en nuevo plan regulador de La Serena.
Fuente: Municipalidad de La Serena 2022.**

De la misma manera que en la actualización del Plan regulador de Coquimbo, en la memoria explicativa del Plan regulador de La Serena se hace mención explícita a la Conurbación de forma integrada, de manera anecdótica en Coquimbo se nombra como conurbación Coquimbo-Serena y a su vez en este plan se nombra como conurbación Serena – Coquimbo.

El reconocimiento de la tensión generada por ambas ciudades que presentan ofertas diferenciadas de servicios de actividades productivas y diversas opciones residenciales materializado en el incremento sistemático de la ocupación de los suelos intermedios asociados a las vías los centros funcionales de cada ciudad. Identifica claramente ejes de esta materialización y conurbación tales como la Avenida Balmaceda fusionada con el sector de Peñuelas en Coquimbo y el Eje de calle Juan Cisternas fusionada con el sector de Tierras Blancas en Coquimbo.



Fig. 6.35. Fusión de las ciudades de La Serena y Coquimbo. Fuente: Plan regulador comunal de La Serena 2019.

El trabajo desarrollado en la confección del actual plan regulador de La Serena, reconoce el incremento poblacional sistemático con una fuerte incidencia sobre las migraciones del país y en particular la proveniente de la región nortina vecina de Atacama que tiene una alta concentración de industria minera nacional.

La segregación socioeconómica también es un factor determinante y claramente identificado en el estudio, con áreas asociadas principalmente a los valores del suelo y su condición de accesibilidad. La configuración espacial de la ciudad está compuesta por tipologías singulares y diferenciadas en cuanto a la división predial, edificación e intensidad de uso.

Respecto del uso, este plan reduce el área expresada como densidad media, para la consolidación de la actual área de extensión urbana y reconoce la actual delimitación como área de reserva de suelo urbano (MINVU, 2020), Fig.6.36.

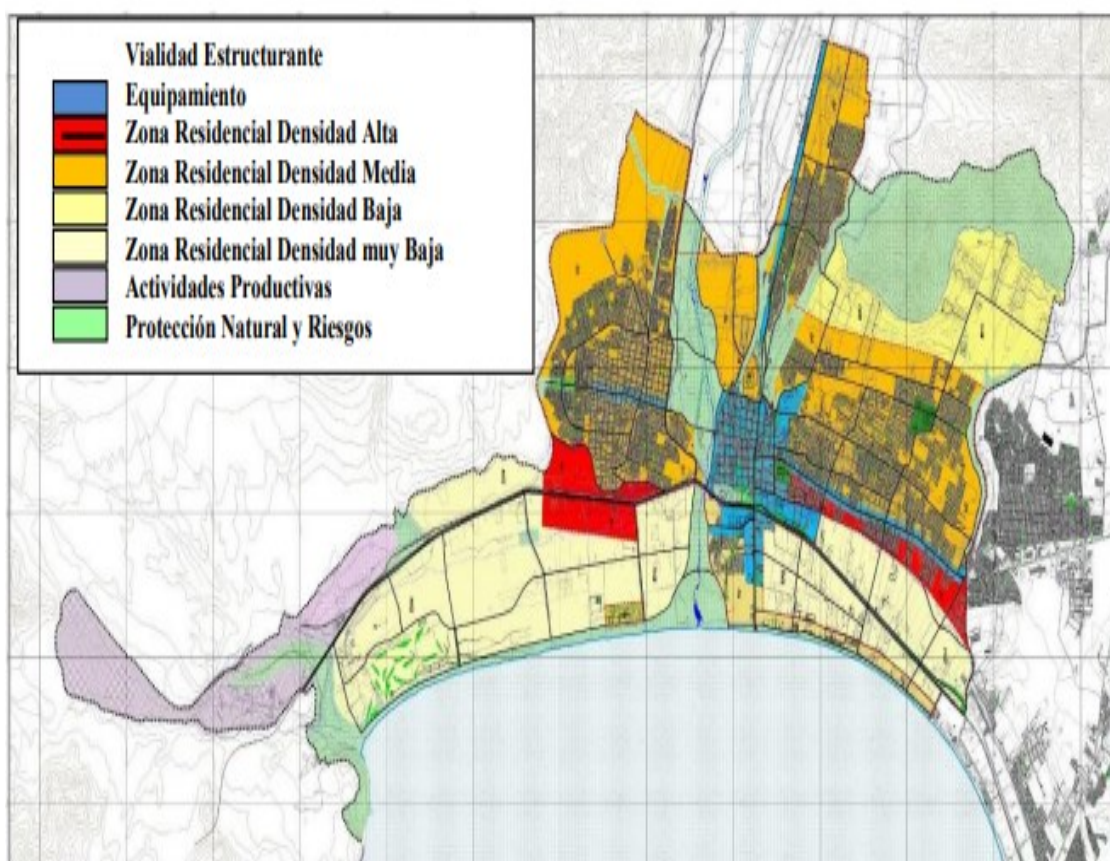


Fig.6.36. Ordenamiento territorial del Plan regulador de La Serena. Fuente: Municipalidad de La Serena 2021.

Planificación insuficiente para un crecimiento desbordado.





Fig. 6.37. Planes reguladores vigentes La Serena y Coquimbo. Vista histórica 1984/2023. Fuente: Elaboración propia en base a datos del Geoportal del Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile 2023.

La planificación urbana de las ciudades de La Serena y Coquimbo ha tenido una evolución paralela entre 1970 y 2023, con planes reguladores que se han ido actualizando para regular el uso de suelo, la expansión urbana y el desarrollo inmobiliario.

El primer plan regulador de La Serena data de 1970 y el de Coquimbo de 1974. Estos planes iniciales delimitaron por primera vez las áreas urbanas y rurales, y establecieron normativas básicas de uso de suelo y edificación. Una de sus principales carencias fue no prever adecuadamente el rápido crecimiento demográfico y expansión urbana que se produciría en las siguientes décadas.

En las décadas de 1980 y 1990 se generaron nuevos planes en ambas ciudades, con una zonificación más detallada y la incorporación de áreas de expansión urbana, como Nueva La Serena y La Cantera en Coquimbo. Se fueron reglamentando con más detalle los usos de suelo, sistemas de agrupamiento de la edificación, coeficientes de constructibilidad, entre otros.

Ya en la década de 2000 se aprueban los planes reguladores vigentes, el de Coquimbo en 2004 y el de La Serena en 2005. Éstos incorporaron una visión de conurbación de las ciudades, identificando ejes de integración como la Avenida del Mar y Balmaceda. Regulan detalladamente las áreas industriales, bordes costeros, zonas residenciales, equipamientos, etc.

Sin embargo, estos últimos planes también fueron rápidamente superados por el acelerado y desordenado crecimiento urbano, déficit de vivienda, congestión vehicular y presiones inmobiliarias sobre los bordes costeros. Recién en 2020 ambas municipalidades lograron actualizar y renovar sus planes reguladores.

Los nuevos planes vigentes desde 2020 reconocen la conurbación consolidada entre ambas ciudades e incluyen medidas para ordenar su desarrollo, como la reducción de áreas de expansión y consolidación de los límites urbanos actuales. Incorporan el concepto de segregación socioespacial y buscan equilibrar la mixtura de usos de suelo. También regulan detalladamente la ocupación de los bordes costeros y la protección del patrimonio.

En términos generales, la planificación urbana en ambas ciudades ha seguido un proceso de creciente complejidad y detalle, pero que no ha logrado orientar adecuadamente el acelerado y desordenado crecimiento de las últimas décadas, teniendo que correr siempre detrás de la expansión espontánea y especulativa. Los planes vigentes intentan enmendar esto con una visión de conjunto de la conurbación y medidas de consolidación y densificación del área urbana existente.

Evolución de la planificación urbana de la conurbación 1970-2023



Fig. 6.38. Evolución de la planificación urbana de la conurbación. Fuente: Elaboración propia.

La planificación urbana de las ciudades de La Serena y Coquimbo ha experimentado una evolución paralela en el período comprendido entre 1970 y 2023, con la promulgación sucesiva de planes reguladores que han buscado regular el crecimiento de estas ciudades y la expansión de su mancha urbana.

La siguiente tabla tiene como objetivo comparar los principales hitos y similitudes en esta trayectoria de la planificación territorial en ambas ciudades.

Se distinguen categorías como la fecha de los primeros planes, las actualizaciones posteriores, la incorporación paulatina de un enfoque de conurbación, cuáles han sido los problemas que no han podido resolverse, los factores que han impulsado los cambios, el enfoque adoptado por los planes reguladores y las dificultades más significativas en su aplicación. Adicionalmente, se identifican los principales agentes que han influido en la adopción de nuevas normativas urbanísticas.

Este resumen comparativo busca destacar tanto las coincidencias como las particularidades en la evolución del planeamiento territorial de La Serena y Coquimbo durante el período analizado, el cual ha estado marcado por un constante proceso de actualización de instrumentos ante el sostenido crecimiento demográfico y las presiones económicas sobre el territorio.

Aspecto	La Serena	Coquimbo	Agentes de cambio
Primer plan regulador	1970	1974	Municipalidades/MINVU
Actualizaciones en las décadas de 1980-2000	1984, 1999, 2005	1984, 1995, 2004	Municipalidades/MINVU
Enfoque de conurbación	Plan 2005	Plan 2004	Estudios técnicos
Planes vigentes renovados	2020	2020	Municipalidades/MINVU
Zonas de expansión incorporadas	Nueva La Serena	La Cantera	Crecimiento urbano
Problemas comunes no resueltos	Crecimiento espontáneo, especulación, segregación	Crecimiento espontáneo, especulación, segregación	Mercado inmobiliario
Factores impulsores de cambio	Crecimiento poblacional, presiones inmobiliarias	Crecimiento poblacional, presiones inmobiliarias	Población, empresas inmobiliarias
Enfoque de los planes	Inicialmente normativo. Últimos planes	Inicialmente normativo. Últimos planes	Estudios técnicos

	consolidación y ordenamiento	consolidación y ordenamiento	
Dificultades	Correr detrás del crecimiento, control sobre uso de suelo	Correr detrás del crecimiento, control sobre uso de suelo	Crecimiento espontáneo

Tabla 6.2. Evolución de la planificación urbana en La Serena y Coquimbo (1970-2023) . Fuente : Elaboración propia.

Desafíos Ambientales de la conurbación Serena-Coquimbo

Problemas ambientales urbanos: contaminación ambiental, centro de transporte logística y comercio.

La identificación de los conflictos y problemas socio ambientales de la conurbación Serena-Coquimbo es de gran importancia en el contexto de la investigación sobre el proceso de metropolización de la conurbación en los últimos 35 años, pues estos conflictos y problemas podrían ser una expresión de los impactos presentes en el territorio y cómo estos han influenciado al medio ambiente y la sociedad en el ámbito local. Por otro lado, la comprensión de estos conflictos y problemas es fundamental para evaluar los impactos que han tenido en el proceso de la metropolización en la conurbación y para desarrollar estrategias que permitan mitigar los efectos sobre el área, pudiendo de esta manera contribuir a la planificación y gestión sostenible del territorio y al desarrollo de políticas públicas que promuevan la sustentabilidad socio ambiental de la conurbación Serena-Coquimbo.

Haciendo un relevamiento de la información en diversas fuentes documentales, se pueden encontrar múltiples actores que han estudiado el tema medioambiental en la región y en especial en la Conurbación Serena-Coquimbo.

Por un lado, la Comisión Nacional de Medio Ambiente (CONAMA) regional ya en el año 1991 da a conocer una publicación (CONAMA, 1991) que identificó varios problemas ambientales en la Región de Coquimbo (IV Región) de Chile. Estos incluyen:

- Contaminación del aire: El uso de leña en sectores rurales y combustibles fósiles para calefacción y transporte ha generado niveles importantes de emisiones de material particulado de la misma manera que la industria minera ha generado material particulado y gases contaminantes en

algunas áreas de la región, lo que puede tener impactos negativos sobre la salud de la población.

- Contaminación del agua: La descarga de residuos industriales y domésticos en los ríos y la costa de la región ha generado algunos problemas de contaminación del agua, afectando la calidad de los recursos hídricos y la biodiversidad marina rica en especies propias de la zona.
- Problemas de gestión de residuos sólidos: La región tiene un sistema deficiente de gestión de residuos sólidos, lo que ha generado problemas de acumulación de basura y contaminación del suelo en algunas áreas de manejo, las cuáles a su vez son escasas.
- Pérdida de biodiversidad: La expansión de la actividad agrícola y minera en la región ha generado una pérdida de hábitats naturales y de la biodiversidad en algunas áreas importantes.

En el año 2004 se comienza hablar sobre los impactos en el medio ambiente natural en la conurbación Serena –Coquimbo y se identifican a los humedales presentes en la zona urbana como principales focos de amenaza medioambiental (CNEH, 2004), el estudio aborda la importancia de los humedales en la región neo tropical, destacando su función ecológica, su biodiversidad y los servicios eco sistémicos que proporcionan. El estudio también se enfoca en los impactos ambientales que amenazan a los humedales, así como en las políticas y estrategias para su conservación y manejo sostenible. En general, el estudio busca aumentar la conciencia sobre la importancia de los humedales en la región y promover su conservación y uso sostenible.

En el año 2005 la subsecretaría para las fuerzas armadas de Chile realiza un estudio del borde costero en todo el país y hace referencias a las costas de la región de Coquimbo (SSFFAA, 2005), estableciendo las áreas de uso preferente del borde costero en la región, considerando criterios ambientales, culturales, turísticos, productivos y de seguridad. Se realizó un mapeo y se determinó la Macro zonificación de uso de borde costero de la Región de Coquimbo, la cual busca proteger y conservar los ecosistemas costeros, promover el turismo sustentable, fomentar el desarrollo productivo y garantizar la seguridad en la ocupación del borde costero. Además, este estudio buscó promover la participación ciudadana en la toma de decisiones respecto al uso del borde costero y estableció un sistema de monitoreo y evaluación para evaluar el cumplimiento de los objetivos establecidos.

En el año 2008 el Instituto de asuntos públicos y el centro de análisis de políticas públicas de la Universidad de Chile lanzan un estudio que denominaron “Informe País del medio ambiente en Chile” (GEO CHILE, 2008), donde hacen una referencia a los problemas medioambientales de la región de Coquimbo y mencionan la realización del monitoreo de calidad de aire asociado a proyectos mineros en Andacollo (Minera Carmen de Andacollo y Minera Dayton)

encontrando que las concentraciones de MP10 en Andacollo han superado la norma anual razón por la cual en abril de 2009 se declaró a Andacollo y sectores aledaños como zona saturada por norma diaria y anual, dando inicio a los estudios necesarios para la elaboración de un plan de descontaminación.

En la zona de Salamanca y Los Vilos se realizaron también monitoreo de calidad de aire como seguimiento al impacto de Minera Los Pelambres y se detectaron como principal impacto ambiental a las compañías mineras en la región.

En el año 2017, se realizó un informe técnico y visitas a terreno para conocer los procesos del Relleno Sanitario denominado “El Panul” que recibe los residuos de las comunas de La Serena y Coquimbo, este establece en términos generales sobre la vida útil del relleno sanitario y lo urgente de contar con nuevas tecnología de forma de alargar la vida útil del lugar y no vulnerar el medio ambiente y contaminar la población circundante, el mismo informe establece además la alta preocupación por parte de los vecinos por los males olores, emanaciones de gas y vectores contaminantes como roedores y moscas (SUBDERE, 2018).

En el mismo año 2018 se identifica un sector específico en la conurbación que dice relación con problemas ambientales y tiene que ver con los humedales presentes en la zona los cuales están siendo objeto de presiones por diferentes actores (Piñones, Campos, & Campos, 2018), esta investigación está enfocada en el humedal denominado “El Culebrón”.

Entre los principales aportes de la investigación se encuentran:

- La identificación de la importancia del humedal "El Culebrón" como un ecosistema clave para la biodiversidad local y como fuente de recursos naturales para la comunidad.
- La utilización de una metodología interdisciplinaria, involucrando a profesores y estudiantes de diferentes áreas, para sensibilizar y promover la conservación del humedal.
- La importancia de la educación ambiental y la participación ciudadana en la conservación de los ecosistemas naturales, especialmente en áreas urbanas donde estos pueden ser afectados por la urbanización y el desarrollo.
- La relevancia de considerar la perspectiva futura y el impacto a largo plazo de las acciones y decisiones actuales en la conservación de los ecosistemas naturales.

En el año 2022 se presentaron por parte del Centro de Investigación de zonas Áridas (CEAZA, 2022), un informe completo de los riesgos de la Región frente al cambio climático y que hacen mención a los propios de la conurbación Serena-Coquimbo. El denominado proyecto “AdaptaClim” presentó los indicadores de riesgos y amenazas que enfrenta la Región de Coquimbo a causa del cambio

climático. Los resultados del proyecto fueron validados por el Comité Regional de Cambio Climático (CORREC, 2022).

Los riesgos que hace mención el estudio incluyen la disminución de la superficie de uva pisquera, la merma en la pesquería del molusco macha y el aumento de varazones de medusas y sifonóforos tóxicos como la fragata portuguesa debido al aumento en la temperatura superficial del mar.

El incremento de la temperatura del mar también representa una amenaza para la biodiversidad, con cambios en la riqueza, composición y diversidad funcional de las especies. Además, se ha señalado el aumento de temperaturas, con días calurosos y olas de calor como un problema importante, la disminución de precipitaciones y el aumento de las sequías en la región como amenazas constantes a la población tanto urbana como rural, especialmente afectadas en el consumo de agua potable.

En el mismo año 2022 se realiza una importante investigación sobre los impactos de los desechos mineros en la región de Coquimbo, la cual hace mención a aquellos que se encuentran aledaños a la conurbación y que generan gran impacto medioambiental (Lieberherr, 2022). El estudio menciona que la actividad minera en la región de Coquimbo ha generado una gran cantidad de desechos mineros, conocidos como relaves, que han sido depositados en diversos puntos del territorio regional incluyendo los cursos de agua. Se señala específicamente que en el río Elqui, que es la principal fuente de agua para la conurbación Serena-Coquimbo, se han encontrado altas concentraciones de metales pesados debido a la contaminación provocada por los desechos mineros cercanos a la cuenca, teniendo graves consecuencias para la salud de la población y el ecosistema de la zona.

“No contar con relaves en situación de abandono, ni críticos para la población al 2050” es una de las principales metas del anteproyecto de la Política Nacional Minera 2050, generada por el Ministerio de Minería. Sin embargo, no se presenta ningún plan que considere directamente a las comunidades que viven en lugares adyacentes a estos depósitos.”

En resumen, se pueden identificar claramente los problemas socio ambientales que impactan a la Región de Coquimbo y también a los que afectan a la conurbación.

A continuación, se presenta una tabla con la identificación de los riesgos ambientales identificados en el relevamiento documental de la información.

Tema	Aspectos Relevantes
Problemas Ambientales	La Región de Coquimbo presenta diversos problemas ambientales, como la contaminación del aire y del agua, la gestión inadecuada de residuos sólidos y la pérdida de biodiversidad.
Humedales	Los humedales de la zona urbana son señalados como principales focos de amenaza medioambiental. Se han realizado varios estudios sobre su importancia y conservación sostenible. Humedal El Culebrón en Coquimbo y desembocadura del río Elqui en La Serena.
Borde Costero	Se realizó la Macro zonificación de uso del borde costero de la Región de Coquimbo, que busca proteger y conservar los ecosistemas costeros, promover el turismo sustentable, fomentar el desarrollo productivo y garantizar la seguridad en la ocupación del borde costero.
Monitoreo calidad del aire	Se han realizado estudios de monitoreo de calidad del aire asociado a proyectos mineros en Andacollo, Salamanca y Los Vilos. Se han detectado impactos ambientales de las compañías mineras en la región.
Contaminación por relaves mineros.	Pérdida de la biodiversidad, contaminación del agua y del suelo, afectación a la salud humana.
Relleno sanitario	Relleno sanitario El Panul, comuna de Coquimbo, en estado latente sin sanciones de carácter ambiental, alta preocupación ciudadana.

Tabla 6.3. Identificación de los riesgos ambientales en la Conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia a partir de información relevada.

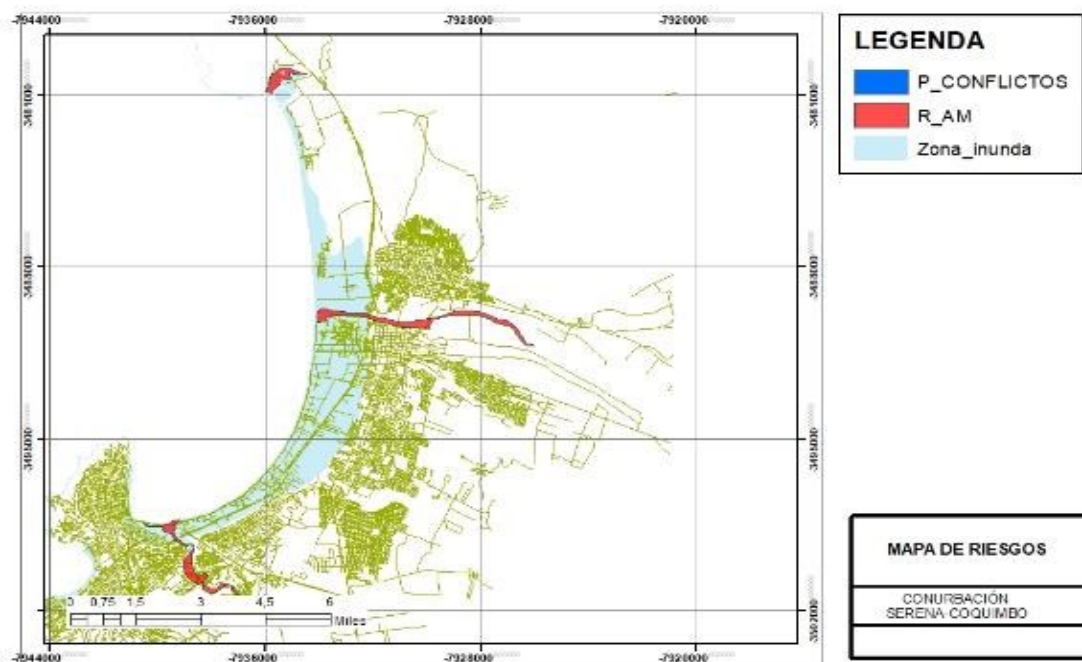


Fig. 6.39. Mapa de riesgos y conflictos ambientales de la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia

Normativas, regulaciones ambientales y urbanas que rigen la gestión del territorio y la protección del medio ambiente en la región de Coquimbo.

Al realizar el relevamiento de la información al respecto de las normativas y regulaciones ambientales presentes en la región de Coquimbo podemos decir que existen diversas normativas socio ambientales a nivel nacional y regional. Es importante destacar que estas normas son de carácter general y se aplican a todo el país, por lo que su cumplimiento es obligatorio en la Región de Coquimbo, en cualquier otra región de Chile y por supuesto son válidas también para la conurbación. Algunas de ellas podemos mencionarlas a continuación:

1. Ley N° 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente: Es la ley marco del medio ambiente en Chile y establece los principios y normas básicas para la protección ambiental.
2. Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA): Regula la evaluación de los proyectos que puedan generar impactos significativos al medio ambiente.
3. Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica: Establece normas y medidas para la prevención y control de la contaminación del aire en la región.

4. Plan de Descontaminación de Bahía de Coquimbo: Establece medidas para la recuperación y protección de la calidad del agua en la Bahía de Coquimbo.
5. Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC): Regula la planificación y construcción de edificaciones y su impacto en el entorno urbano en todo el país.
6. Ley N° 20.417 que crea el Ministerio del Medio Ambiente.
7. Ley N° 20.551 que establece normas sobre la protección de los glaciares.
8. Ley N° 20.657 que establece normas sobre la protección de los humedales.
9. Ley N° 20.922 que establece el marco para la gestión de residuos, la responsabilidad extendida del productor y fomento al reciclaje.
10. Ley N° 21.070 que establece el marco regulatorio para la pesca y la acuicultura.
11. Resolución Exenta N° 475/2018 de la Seremi de Salud de la Región de Coquimbo, que establece el Programa de Control de Emisiones Atmosféricas de Fuentes Fijas.
12. Resolución Exenta N° 215/2014 de la Seremi de Salud de la Región de Coquimbo, que establece el Programa de Vigilancia Sanitaria de Playas.
13. Reglamento Sanitario de los Alimentos (RSA).

En la tabla 6.3, se identificaron los conflictos ambientales más representativos que afectan a la conurbación Serena-Coquimbo, sin embargo, para tener una mayor comprensión de la dimensión de estos conflictos, se presenta el gráfico N° 6.12 que establece las fiscalizaciones por la autoridad sanitaria en la Región de Coquimbo en el año 2022 a fin de tener datos fidedignos para hacer un análisis más profundo y poder caracterizar el impacto.

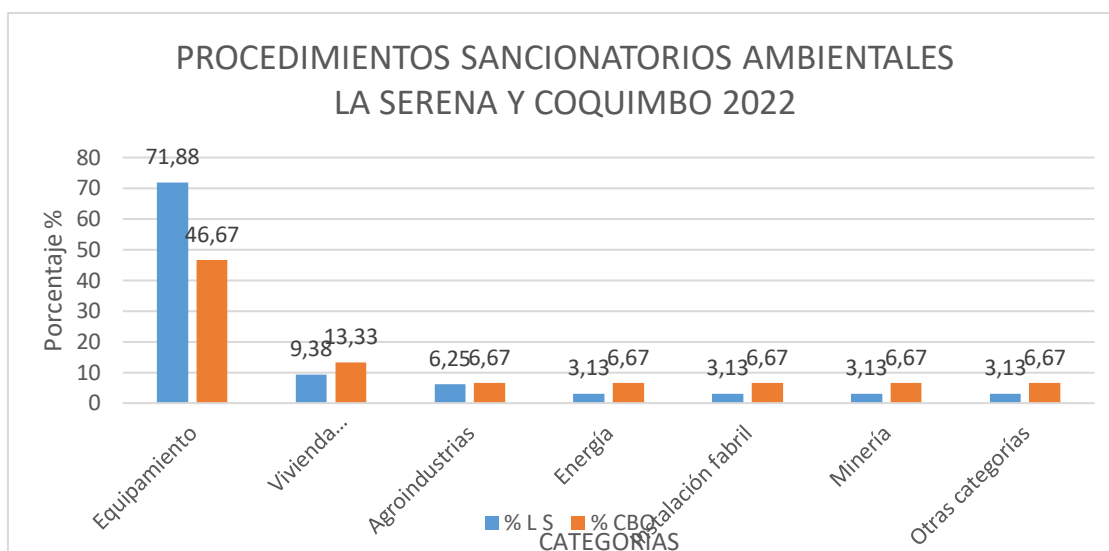


Gráfico 6.12. Procedimientos sancionatorios SNIFA (2022). Fuente: Elaboración propia en base de datos obtenidos del Sistema de Información de Fiscalización Ambiental.
<https://snifa.sma.gob.cl/Estadisticas>.

El gráfico 6.12 muestra los porcentajes de procedimientos sancionatorios de la fiscalización ambiental en la Conurbación, específicamente en las ciudades de La Serena y Coquimbo en diferentes categorías de actividades económicas en el año 2022. Los datos indican que el equipamiento es la categoría con mayor porcentaje de procedimientos sancionatorios en ambas ciudades, siendo significativamente mayor en La Serena con un 71,88% en comparación con el 46,67% en Coquimbo. En contrariedad, la minería es la categoría con menor porcentaje de procedimientos sancionatorios en ambas ciudades, con un 3,13% cada una.

En el marco de la investigación del proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo, estos datos podrían indicar que el equipamiento ha sido una actividad económica con mayor impacto ambiental en la conurbación en el año 2022, lo que ha llevado a un mayor número de procedimientos sancionatorios por parte de la fiscalización ambiental.

Por otro lado, la minería, que ha sido una actividad importante en la región, parece haber tenido un menor impacto ambiental, aunque esto podría ser un reflejo de la efectividad de los mecanismos de control ambiental en la industria minera a la fecha, sin embargo, el riesgo es latente y sus implicancias para la población serían muy severas de ocurrir un evento de esa naturaleza.

En general, los datos analizados podrían ser útiles para comprender la relación entre las actividades económicas y los problemas ambientales en la región de Coquimbo y cómo estos han evolucionado en el contexto del proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo en las últimas décadas.

Presión urbana en zonas naturales protegidas.

Estudiar la presión urbana en zonas protegidas en el contexto de la investigación del proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo es importante, pues estas zonas tienen un gran valor ecológico y ambiental, por lo que es fundamental monitorearlas y preservarlas para evitar su deterioro y su convivencia con la población que la circunda. La expansión urbana en estas áreas podría tener un impacto negativo en la biodiversidad, la calidad del aire y del agua, entre otros factores ambientales. De esta manera, es necesario analizar y comprender el impacto que esta dinámica tiene sobre estas zonas y tomar medidas para protegerlas adecuadamente, también es muy importante la contribución a la planificación urbana y territorial en la conurbación, permitiendo una mejor gestión del crecimiento urbano planificado y minimizando su impacto en las áreas protegidas logrando de esta manera un desarrollo más sostenible en la zona.

En la tabla anterior ya se identificaron dos zonas urbanas que tienen características de zonas protegidas, ellas son el Humedal de la desembocadura del río Elqui en la ciudad de La Serena y El Culebrón en la ciudad de Coquimbo.

El Humedal de la Desembocadura del Río Elqui es una extensa área de dunas y pantanos que se encuentra en la zona norte de la ciudad de La Serena, en la Región de Coquimbo. Este humedal es un estuario cuyas aguas son principalmente superficiales y provienen del río Elqui, donde se mezclan con el mar. El río Elqui es el límite sur del Desierto de Atacama y está rodeado por tierras agrícolas y una creciente área residencial (iNaturalist Chile, 2022).



Fig. 6.40. Humedal de la Desembocadura del Río Elqui. Fuente: Ministerio de medio ambiente de Chile (2022).

Este humedal es muy rico en biodiversidad, con la presencia de un sin número de especies residentes y migratorias, además en su desembocadura se encuentra un banco de machas (molusco), que son extraídas por pescadores artesanales.

Sin embargo, este humedal enfrenta diversas amenazas, siendo la principal de ellas la presión inmobiliaria y vial, seguida por el turismo no regulado, la basura domiciliar y los escombros, la extracción de áridos y agua, las especies introducidas y la extracción de recursos hidrobiológicos (iNaturalist Chile, 2022).

Por estas razones, este humedal es uno de los cinco pilotos del Proyecto GEF Humedales Costeros, cuyo objetivo es mejorar el estado ecológico y la conservación de los ecosistemas costeros del centro-sur de Chile, integrándolos al desarrollo local a través de su manejo sustentable (MMA, 2022).



Fig. 6.41. Serie de dos imágenes de Presión inmobiliaria en sector aledaño al Humedal 1985- 2022. Fuente: Elaboración propia a partir de google Earth pro histórico (2022).

El segundo ecosistema presionado se denomina Humedal El Culebrón, en la comuna de Coquimbo.



Fig. 6.42. Humedal el Culebrón comuna de Coquimbo. Fuente: <http://www.redaves.cl>



Fig. 6.43. Presión inmobiliaria en sector aledaño al Humedal El Culebrón 2022. Fuente: Elaboración propia a partir de google Earth pro (2022).

El Culebrón es uno de los humedales costeros más afectados por la perturbación antrópica o no natural y, pese a su importancia por encontrarse dentro de una zona urbana, aún no cuenta con protección oficial. El rápido avance del límite urbano admite una gran amenaza para su conservación, a lo anterior se suman

la sobreexplotación del agua, el vertimiento de residuos sólidos, la contaminación del curso fluvial, la presencia de infraestructura vial aledaña al humedal y la existencia de grandes jaurías de perros asilvestrados. Debido a su particular emplazamiento, el sitio también se encuentra expuesto a eventos naturales de gran magnitud, especialmente marejadas y tsunamis de los cuales ya existe evidencia reciente (Araya, Campos, & Campos, 2019)

En el año 2009, la Comisión Nacional de Medio Ambiente (CONAMA), encargó la elaboración de un plan integral de restauración del Humedal El Culebrón en la Región de Coquimbo, RIVERA, QUIROZ, & ARANCIBIA (2009) se enfocaron en analizar la calidad ambiental de la cuenca de Pan de Azúcar que atraviesa la ciudad de Coquimbo, para determinar los impactos en la calidad del estero El Culebrón y su laguna. ORMEÑO (2014), identificó varios problemas ambientales relacionados con el uso del suelo en el estero El Culebrón, destacando 7 impactos importantes, incluyendo el relleno del terreno, micro basurales, pastoreo, tránsito vehicular y peatonal, ocupación de terrenos, depósitos de relaves mineros y la urbanización y presión inmobiliaria en el sector.

En resumen, podemos decir que es importante el monitoreo y preservación de estas áreas debido a su gran valor ecológico y ambiental. Su posible impacto negativo en la biodiversidad, la calidad del aire y del agua puede afectar también a la población. Las dos zonas protegidas, el Humedal de la desembocadura del río Elqui en la Serena y el Humedal El Culebrón en Coquimbo, enfrentan diversas amenazas, como la presión inmobiliaria y vial, el turismo no regulado, la basura domiciliar y los escombros, la extracción de áridos y agua, las especies introducidas y la extracción de recursos hidrobiológicos. Por todo esto, es importante tomar medidas para proteger estas áreas adecuadamente y contribuir a la planificación urbana y territorial en la conurbación para lograr un desarrollo más sostenible en el futuro cercano.

El proceso de conurbación de las ciudades de La Serena y Coquimbo como área metropolitana ha estado acompañada en las últimas décadas de diversas problemáticas asociadas a la contaminación ambiental, como consecuencia de la expansión económica, el desarrollo industrial, el aumento del transporte y la generación de residuos por una mayor densidad poblacional.

Del análisis y relevamiento de la información obtenida, que revisa los problemas ambientales vinculados a dicho proceso de metropolización, se pueden identificar algunos agentes principales que destacan por sus impactos contaminantes en el territorio de la zona Serena-Coquimbo. La siguiente tabla resume dichos actores mencionados en el texto y sus características:

Agentes	Características
Empresas mineras (Carmen de Andacollo, Dayton, Los Pelambres)	Contaminación por material particulado y gases tóxicos - Impactos detectados por monitoreos ambientales en la zona
Uso doméstico/transporte de leña y combustibles fósiles	Contaminación del aire por material particulado y gases - Uso extendido en áreas rurales y urbanas para calefacción y transporte
Industrias de zona costera	Contaminación de aguas costeras por residuos industriales - Afectación biodiversidad marina y recursos hídricos
Relleno Sanitario El Panul (Coquimbo)	Contaminación por olores, gases, vectores (roedores, moscas) - Impactos comunidades aledañas - Deficiencias en manejo ambiental

Tabla 6.4. Agentes y características de la contaminación en la conurbación. Fuente : Elaboración propia.

Transformación de la Identidad Cultural Serena-Coquimbo

Pérdida de identidad: uso del patrimonio cultural para atraer capital, transformación de la ciudad histórica y tradicional a metrópolis globalizada, inversión extranjera.

La región de Coquimbo en Chile posee un rico patrimonio histórico y cultural asociado a la minería, cuyos orígenes se remontan a la época de la colonia española en los siglos XVI y XVII. En el presente texto se exploran los principales agentes sociales que han contribuido a conformar y preservar este legado minero en la zona, así como aquellos que actualmente lo ponen en riesgo.

Para los autores ,Páramo G. & Sánchez C. (2018) , el turismo astronómico se ha consolidado en los últimos años como una variante de nicho dentro del turismo de intereses especiales en la región de Coquimbo, Chile. Esta actividad se practica en localizaciones únicas del mundo que reúnen condiciones geográficas y astronómicas privilegiadas para la observación del cielo, como es el caso del Norte Chico chileno. La región de Coquimbo destaca por su ubicación en el hemisferio sur, clima desértico con noches despejadas, escasa contaminación lumínica y disponibilidad de infraestructura para esta actividad turística emergente. Actualmente existen 11 observatorios entre científicos y turísticos, siendo los más visitados Cerro Mamalluca, Cerro Tololo y Pangué.

El eje vertebrador del turismo astronómico regional es la denominada Ruta de las Estrellas, impulsada por el Servicio Nacional de Turismo. Esta ruta articula

los principales atractivos en la provincia de Elqui y vincula la conurbación La Serena-Coquimbo con los observatorios y sitios aptos para la observación nocturna. La Serena y Coquimbo operan como núcleo urbano dominante, punto de partida de los tours y base de operaciones de las agencias y tour operadores especializados. Desde aquí se organizan las excursiones guiadas hacia los observatorios cercanos.

Se espera que el turismo astronómico impulse aún más la economía regional en los próximos años, atrayendo más turistas internacionales. Pero se requerirá expandir la capacidad de recepción de los actuales observatorios turísticos para aprovechar todo su potencial.

El turismo astronómico en la región de Coquimbo ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos años, consolidándose como un segmento especializado dentro de la oferta turística local. Esta región del norte cuenta con excepcionales condiciones naturales para la observación de estrellas, planetas y otros fenómenos celestes. Su ubicación geográfica en el hemisferio sur, la transparencia de su atmósfera, la escasa contaminación lumínica de sus cielos y la variedad de observatorios existentes, tanto científicos como turísticos, la posicionan como uno de los mejores destinos del mundo en astro-turismo.

El eje central que vertebra esta actividad es la denominada Ruta de las Estrellas. Impulsada por el Servicio Nacional de Turismo, conecta los principales atractivos en torno a la astronomía de la zona, articulando la conurbación de La Serena y Coquimbo con los observatorios situados en los alrededores y diversos puntos idóneos para la observación nocturna a simple vista. Desde La Serena y Coquimbo, que operan como núcleo urbano base, salen los tours guiados rumbo a los observatorios Cerro Mamalluca, Cerro Tololo y Pangué, entre otros, los más visitados por su infraestructura para uso turístico.

Por otro lado, si bien el potencial de crecimiento del astro-turismo en la zona es enorme, también conlleva riesgos en términos de su sustentabilidad y de conservación del patrimonio. Un flujo excesivo de visitantes puede provocar deterioros ambientales, culturales y sociales irreversibles. De allí la necesidad de gestionar este segmento turístico bajo un modelo que regule la capacidad de acogida, resguarde la calidad de los cielos nocturnos de la región y ponga en valor la relación milenaria entre el ser humano y las estrellas.

Agente	Características
Observatorios turísticos	- Cerro Mamalluca, Cerro Tololo, Pangué. Ofrecen infraestructura y guiados para uso turístico.

Agente	Características
Observatorios científicos	- Concentran tecnología de punta para investigación astronómica. Acceso limitado al público general.
Servicio Nacional de Turismo	- Gestiona la Ruta de las Estrellas. Promoción turística del destino para astro-turismo.
Municipalidad de Vicuña	- Observatorio Mamalluca en su comuna. Colabora en su financiamiento y promoción.
Agencias y tour operadores (con base en La Serena y Coquimbo)	- Organizan y comercializan los tours a los observatorios.
Turistas nacionales	- Principal mercado emisor hacia los observatorios turísticos.
Turistas internacionales	- En aumento. Proviene sobre todo de Argentina, Brasil, EE.UU. y Europa.
Comunidades locales	- Poblados rurales y pueblos originarios vinculados o próximos a los observatorios.

Tabla 6.5. Actores claves y sus características en el turismo astronómico.
Fuente: Elaboración propia.

Otro aporte muy importante al patrimonio regional y en forma especial a la conurbación Serena-Coquimbo es el vitivinícola, tal como lo relatan Vergara, Salas, & Lacoste (2021), la temprana introducción de la vid en el puerto de Coquimbo y su irradiación hacia la ciudad de La Serena sentaron las bases de un valioso patrimonio vitivinícola regional. Estratégicamente fundado por Pedro de Valdivia en 1543, el puerto de Coquimbo se consolidó rápidamente como la principal puerta de entrada a Chile, facilitando la llegada de colonos, plantas y animales desde el Perú. Entre esos recursos llegaron también las primeras cepas de vid, que encontraron en La Serena un lugar propicio para su cultivo y propagación. Los fértiles campos, surcados de acequias legadas por los pueblos originarios, junto con el desarrollo de bodegas, molinos y lagares por parte de las órdenes religiosas, sentaron las bases productivas e institucionales para un despegue vitivinícola temprano. Ya en 1556 el corregidor Francisco de Aguirre cultivaba viñedos emblemáticos en La Serena, cuyas uvas permitieron exportar vides hacia el norte, específicamente a Santiago del Estero de la mano del padre Juan Cedrón. Poco después, la región se destacaba por sus vinos y piscos, reafirmando su liderazgo vitivinícola en Chile.

Este desarrollo inicial, potenciado por autoridades locales, colonos y pueblos originarios, definió un acervo y una tradición que hoy constituye un invaluable patrimonio histórico regional y en forma especial para el valle del Elqui área que se enclava en la conurbación. Los viñedos centenarios, las antiquísimas

bodegas y la cultura en torno la vid y el vino conforman un legado que enaltece y distingue a la región de Coquimbo y su área metropolitana.

En otro sentido, el acelerado crecimiento urbano entre las ciudades de La Serena y Coquimbo que ha conducido a una progresiva conurbación metropolitana, representa serias amenazas para la preservación del valioso patrimonio vitivinícola histórico de esta zona. La expansión residencial e inmobiliaria sobre tierras rurales puede provocar la pérdida definitiva de viñedos y parcelas centenarias que son parte constitutiva de este legado. Asimismo, la congestión, la contaminación y el ruido ambiental que caracterizan a las grandes urbes se constituye en una alteración dañina para el entorno de tranquilidad y naturaleza que tradicionalmente han rodeado a los campos vitivinícolas históricos.

Otro factor de riesgo es la migración de los jóvenes hacia la ciudad, que acelera el éxodo rural y el envejecimiento de la población vinculada ancestralmente a la producción de vides y vinos. Esta ruptura en la transmisión generacional de conocimientos amenaza directamente la preservación de variedades de uva y técnicas de producción vitivinícola que son parte medular de este patrimonio. Asimismo, la competencia desigual contra grandes centros vitivinícolas puede estrangular la rentabilidad de pequeños y medianos productores familiares, los cuales enfrentan incluso dificultades para insertarse en los cambiantes gustos y preferencias de consumo masivo de las áreas urbanas poniendo en riesgo este patrimonio histórico regional.

Un importante aporte al acervo cultural de la conurbación sin duda es su caleta de pescadores, para Orellana M. & Díaz (2016), las caletas pesqueras artesanales de Peñuelas y San Pedro en la zona norte de la ciudad de La Serena, representan un patrimonio cultural basado en tradiciones y formas de vida ligadas al mar, transmitidas por generaciones desde tiempos prehispánicos. La estrecha relación entre residencia y trabajo, la apropiación colectiva del territorio y la preservación de prácticas productivas conforman un conjunto intangible altamente valorado por sus comunidades. Sin embargo, la creciente metropolización y conurbación entre La Serena y Coquimbo ejerce fuerte presión sobre estos enclaves costeros. La especulación inmobiliaria, la construcción vertiginosa en altura y la llegada de nuevos residentes de mayores ingresos amenazan con fragmentar el tejido social de pescadores, encarecer el acceso a la tierra y desdibujar las formas de vida tradicionales. Si no se protege el espacio de las caletas y se garantizan condiciones para la transmisión intergeneracional del oficio pesquero, este invaluable patrimonio cultural corre el riesgo de diluirse ante la estandarización propia de la urbanización metropolitana. Según los autores es necesario que los diversos actores territoriales -familias locales, municipios, academia- se coordinen para preservar estas áreas, sus tradiciones identitarias y el sustento económico de cientos de pescadores artesanales.

La Serena posee un valioso patrimonio arquitectónico de estilo colonial y neoclásico construido entre los siglos XIX y XX, que se emplaza en el casco histórico de la ciudad, siendo el segundo más grande de Chile. Junto con mostrar la evolución histórica y urbana de La Serena, este patrimonio edificado constituye

un polo de desarrollo turístico por su atractivo estético, histórico y cultural, potenciado por el agradable clima mediterráneo de la zona (García G. & Canales R., 2020). Sin embargo, a juicio de los autores, la antigüedad de la normativa de conservación patrimonial de 1970 y los vacíos sobre los procedimientos de intervención, sumado al deterioro natural de las edificaciones y el impacto de eventos sísmicos, ponen en riesgo la preservación de este legado material para las futuras generaciones. El terremoto de 2019 evidenció la vulnerabilidad estructural de varios inmuebles, al causar el colapso parcial del mismo. Es clave entonces reforzar los marcos legales con directrices técnicas específicas para intervenciones de reparación y refuerzo antisísmico de las edificaciones patrimoniales, considerando su valor histórico-cultural. De la misma manera, los autores señalan que urge sensibilizar a la comunidad local sobre la importancia de este patrimonio como parte indivisible de su acervo e identidad regional. Sólo a través de una gestión patrimonial participativa entre los diversos agentes involucrados, será posible salvaguardar este tesoro arquitectónico y que siga atrayendo el interés turístico por su belleza e historia.

Como se ha visto, la ciudad de La Serena posee un casco histórico que alberga construcciones de los siglos XIX y XX, las cuales representan un importante legado arquitectónico de estilo colonial y neoclásico. Este patrimonio edificado le otorga un especial atractivo cultural y turístico a la ciudad. Sin embargo, el acelerado crecimiento económico y demográfico que experimenta la conurbación como parte de su proceso de metropolización, ejerce fuertes presiones sobre este sector histórico.

Por una parte, la gran oferta inmobiliaria impulsa la construcción de modernos edificios más rentables, amenazando el carácter histórico del casco antiguo. Por otra, el aumento vehicular intensifica la congestión, contaminación y ruidos. Además, se encarecen los arriendos, obligando a residentes tradicionales a emigrar, siendo reemplazados por nuevos habitantes con menor interés en la conservación patrimonial. Asimismo, el turismo masivo sin control acelera el deterioro de estos frágiles inmuebles. De esta manera es imperativo implementar un plan de gestión urbana para el casco histórico, que norme usos de suelo, alturas de construcción, tráfico y efectivamente proteja este patrimonio, el cual constituye un invaluable legado histórico y cultural para las futuras generaciones. Si bien la ciudad cuenta con un área de valor histórico y existen normas para su protección, también es cierto que hay algunos proyectos que han superado dicha norma en perjuicio del patrimonio.

Respecto de la puesta en valor de la minería chilena y en especial la relacionada de forma directa con la conurbación en estudio, Oyarzún (2008) hace un importante aporte al área de estudio indicando que la región de Coquimbo alberga un valioso patrimonio histórico y cultural asociado a la minería. Destacan distritos cupríferos explotados desde el siglo XIX, el legado del científico Ignacio Domeyko, el Santuario de Andacollo y pueblos mineros que conservan intactas técnicas tradicionales como Andacollo.

La bonanza minera del siglo XIX, autoridades locales preocupadas por la educación, la devoción popular en torno a la Virgen de Andacollo y actualmente la Universidad de La Serena, han sido agentes claves en la conformación y preservación de este patrimonio. Sin embargo, el acelerado crecimiento urbano e inmobiliario entre La Serena y Coquimbo pone en riesgo la integridad de este legado. La especulación del suelo, la migración y el desinterés de nuevos residentes hacia las tradiciones mineras locales, la posible depredación de yacimientos y pueblos históricos por nuevas actividades económicas, y la escasa valorización turística, se presentan como las principales amenazas.

Agente	Contribución
Bonanza minera siglo XIX (plata, cobre)	Atrajo inversión extranjera e inmigrantes especializados a la zona, impulsando el desarrollo económico y social.
Intendente de Coquimbo 1830	Contrata a Ignacio Domeyko para potenciar la minería y educación local.
Mineros y devotos locales	Culto religioso en torno a la Virgen de Andacollo desde la colonia, importantes para la identidad.
Universidad de La Serena	Puesta en valor del legado de Domeyko y patrimonio de pueblos mineros.

Tabla 6.6. Agentes impulsores y protectores del patrimonio minero en la región de Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.

Agente	Amenaza
Explosión inmobiliaria La Serena-Coquimbo	Especulación del suelo, desplazamiento de comunidades mineras tradicionales.
Nuevos residentes	Desinterés hacia tradiciones mineras locales.
Nuevas actividades económicas	Depredación de yacimientos y pueblos históricos.
Escasa valorización turística	Perdida de interés público en la preservación.

Tabla 6.7. Agentes que representan una amenaza al patrimonio minero regional Fuente: Elaboración propia.

Como se aprecia en la tabla 6.7, históricamente han confluído diversos agentes sociales que de una u otra forma han contribuido a moldear y preservar el patrimonio cultural vinculado a la minería en la Región de Coquimbo. Sin

embargo, el acelerado crecimiento urbano actual introduce nuevas amenazas que es urgente abordar para evitar la pérdida de este invaluable legado.



Fig. 6.44. Transformación de la identidad cultural en la conurbación Serena-Coquimbo. Fuente: Elaboración propia.

La conurbación posee un rico patrimonio histórico y cultural, especialmente asociado a la minería desde la época colonial.

El turismo astronómico se ha consolidado como actividad emergente de alto potencial, de igual manera existe una valiosa tradición vitivinícola desde el siglo XVI, con viñedos, bodegas y variedades de uva centenarias que distinguen la zona, la cual se ve amenazada por la expansión urbana, de igual forma las caletas de pescadores representan un patrimonio cultural ancestral en riesgo por presiones inmobiliarias y pérdida de tradiciones. Desde el punto de vista arquitectónico, la conurbación posee un rico patrimonio arquitectónico histórico que atrae turismo, pero se deteriora por congestión, contaminación y falta de protección.

Una situación especial es el legado de pueblos y tradiciones mineras que peligra por desinterés de nuevos residentes y actividades económicas.

Respecto del tema en cuestión, la acelerada metropolización ejerce presión sobre distintos patrimonios culturales de la zona, los que requieren protección coordinada entre comunidades locales, municipios y academia principalmente.

CONCLUSIONES, LIMITACIONES Y PRÓXIMAS INVESTIGACIONES.

La metropolización es un fenómeno complejo que ha sido objeto de estudio en diversas disciplinas. En el contexto de la América Latina, la literatura ha identificado la importancia de la regulación y la planificación en la gestión metropolitana, así como la relación entre la actividad privada y la metropolización.

Ámbitos e impactos de la influencia del capital privado en la configuración de las metrópolis latinoamericanas.



Fig. 3.1. Ámbitos e impactos de la influencia del capital privado en la configuración de las metrópolis latinoamericanas. Fuente: Elaboración propia.

Además, se ha destacado la importancia de contar con fuentes históricas relevantes para comprender la cultura moderna y la potencialidad de las áreas metropolitanas. Así mismo en el ámbito global, se han presentado diversas perspectivas teóricas para entender y explicar los procesos y efectos de la metropolización. Estas perspectivas ofrecen visiones y voces diversas sobre las ciudades en crecimiento y su papel en el contexto global. En este sentido, autores como Brenner (2009) han enfatizado las implicancias de la producción del capital en los espacios urbanos y su papel en la formación de territorialidades más generalizadas. Sin embargo, la expansión metropolitana también ha sido criticada por su relación con los intereses inmobiliarios y la depredación del territorio en los bordes urbanos. En este sentido, se ha destacado la importancia de una planificación urbana que tenga en cuenta las externalidades comunes y

promueva un crecimiento más equilibrado y sostenible, por tanto, la metropolización como fenómeno complejo requiere una comprensión integral y un enfoque cuidadoso en su gestión. La literatura ha destacado la importancia de la regulación, la planificación y la consideración de las externalidades comunes en la gestión metropolitana, así como la necesidad de comprender la cultura moderna y la potencialidad de las áreas metropolizadas.

En el contexto latinoamericano, es importante destacar que la metropolización en América Latina está influenciada por factores como la globalización, la liberalización económica y la falta de políticas urbanas efectivas, lo que ha llevado a una urbanización desordenada y desequilibrada en muchas áreas metropolitanas de la región. Además, la relación entre la ciudad y su hinterland directo es un aspecto clave en la metropolización, ya que la multiplicidad de funciones que deben asumir las ciudades en áreas densamente desarrolladas requiere una coordinación y planificación armónica para el desarrollo de las actividades en el territorio.

El crecimiento urbano en América Latina está estrechamente relacionado el modelo económico extractivista y por tanto con el crecimiento económico y la inversión extranjera, lo que ha llevado a una mayor inserción de las ciudades en la economía global con sus cualidades y potencialidades propias de cada región. Este crecimiento también ha generado desafíos en términos de gestión metropolitana, ya que la falta de planificación y regulación efectiva ha llevado a conflictos y problemas socioespaciales en las áreas metropolitanas de diferentes países de nuestra región. De igual manera es importante mencionar que la privatización de servicios públicos y la especulación inmobiliaria han sido señaladas como dos de los principales factores que impulsan la metropolización en América Latina, y que estas prácticas han llevado a una mayor desigualdad en la distribución social y a la concentración de la riqueza en las manos de unos pocos.

La cuestión de la metropolización en Chile y su impacto en la calidad de vida urbana, es un tema de gran interés y preocupación para los especialistas en la materia. En este sentido, varios estudios han sido realizados para analizar esta problemática y proporcionar recomendaciones para mejorar la planificación urbana y la gestión del crecimiento urbano en el país. La capacidad de respuesta de las políticas públicas enfrentando los desafíos de la metropolización es fundamental para mejorar la calidad de vida urbana. En este sentido, se destacan los desafíos de la segregación territorial, la falta de un modelo institucional para las áreas metropolitanas y la importancia de abordar estos desafíos para mejorar la calidad de vida urbana. Varios ejemplos se pueden encontrar en el relevamiento de la información en la investigación, tal como la experiencia de urbanización privada en la conurbación de Valparaíso, y cómo ha generado impactos socio-territoriales significativos que no se han alineado con el interés público de la planificación territorial.

Desde otro aspecto, la metropolización en Chile ha sido un proceso complejo impulsado por varios factores, la descentralización económica y social, la

conexión del país con el mundo exterior a través del comercio, las inversiones extranjeras, la migración tanto interna como externa, la llegada de capitales e inversiones privados especialmente en el sector inmobiliario y la implementación de políticas neoliberales han impulsado la expansión urbana y la transformación de las áreas metropolitanas en Chile.

La estrategia de liberalización económica impulsada en Chile desde 1977, ha generado una concentración de población y actividades productivas en las áreas metropolitanas más grandes, especialmente en Santiago. Además, la globalización y la apertura económica han facilitado el ingreso de capital extranjero privado en Chile, lo que ha impactado de forma desigual en el desarrollo urbano de las ciudades chilenas. Los sectores principales afectados por la globalización y la apertura económica en Chile son diversos y abarcan áreas como la agricultura, las plantaciones forestales, el sector servicios, la minería del cobre, el comercio, la banca y los servicios financieros.

En el ámbito de la minería, el sector del cobre ha sido particularmente impactado, ya que ha sido objeto de inversión extranjera directa y ha contribuido al crecimiento económico del país.

En el caso de Santiago, la capital del país, la apertura económica ha permitido el ingreso de cuantiosos capitales externos, los cuales se han orientado en buena medida al mercado inmobiliario, impulsando un acelerado proceso de metropolización y el crecimiento de la industria inmobiliaria en el Área Metropolitana conllevando de esta manera a una serie de impactos ambientales, como la pérdida de espacios verdes y la gentrificación de ciertas áreas urbanas. Al respecto se han identificado los principales actores urbanos que han influido en el proceso de expansión urbana y crecimiento de la industria inmobiliaria en el Área Metropolitana, incluyendo a los desarrolladores inmobiliarios, las autoridades gubernamentales y los inversionistas financieros.

Agentes	Características
Desarrolladores Inmobiliarios	Rol protagónico en la promoción y construcción de proyectos inmobiliarios, especialmente urbanizaciones cerradas y conjuntos habitacionales.
Inversionistas Financieros	Financiamiento de grandes proyectos inmobiliarios. Participación de bancos y fondos de inversión nacionales y extranjeros.
Autoridades Gubernamentales	Poca presencia en la regulación, impulso de políticas Municipales y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo

Empresas Extranjeras	Corporaciones transnacionales que instalan sedes y centros de negocios regionales en Santiago, generando demanda de proyectos residenciales y oficinas
Capital Inmobiliario Nacional	Grupos económicos nacionales , con fuerte involucramiento en el negocio inmobiliario en la capital del país.

Tabla 4.0. Agentes impulsores de los procesos de metropolización en Chile.

Fuente: Elaboración propia.

Al respecto y a raíz de los antecedentes relevados, es importante considerar una aproximación más inclusiva y sostenible en el desarrollo urbano de las ciudades chilenas, teniendo en cuenta las necesidades sociales y ambientales.

Al hacer un acercamiento más en el ámbito local, es posible destacar que la transformación metropolitana experimentada por las ciudades de La Serena y Coquimbo en las últimas cuatro décadas ha sido significativa, pasando de ser centros urbanos provinciales a una conurbación más consolidada . Este proceso se ha caracterizado por la proliferación de proyectos inmobiliarios, la instalación de industrias significativas, la concesión de servicios estratégicos a privados y la construcción de nueva infraestructura vial, portuaria y aérea.

La participación de agentes privados en el proceso de metropolización ha sido considerable, especialmente en el contexto de políticas neoliberales que se han implementado en la región desde la década de 1980 hasta nuestros días. Estos agentes han promovido la creación de proyectos inmobiliarios y han influido en la gestión de los servicios urbanos, lo que ha generado impactos socio-territoriales significativos.

Respecto de la hipótesis de trabajo planteada en esta investigación, que sostiene que la participación protagónica de agentes privados en el proceso de metropolización ha generado impactos socio-territoriales que no se han alineado con el interés público de la planificación territorial, se puede confirmar en la medida que se ha demostrado que los proyectos inmobiliarios y la instalación de industrias han condicionado y moldeado el desarrollo urbano de la conurbación, superando con creces el espacio planificado, generando una ciudad que está fuera de lo planificado inicialmente.

sistematizar información geográfica y estadística para identificar la participación de dichos agentes. Además, la investigación ha permitido revisar la literatura relacionada con la metropolización, la conurbación y el papel de los agentes urbanos en estos procesos, lo que ha contribuido a establecer un marco conceptual para la investigación.

La participación protagónica de agentes privados en el proceso de metropolización de la conurbación ha generado impactos socio-territoriales que no se han alineado con el interés público de la planificación territorial, debido a

su participación importante en la expansión del suelo urbano, la ejecución de grandes proyectos habitacionales, comerciales e industriales, y la reconfiguración de los usos del suelo urbano y la suburbanización acelerada.

Respecto de los objetivos de la investigación, tienen relación con el análisis crítico del proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo en Chile durante las últimas cuatro décadas y el rol de los agentes en dicho proceso. Este periodo permitió evaluar la evolución de fenómenos como los cambios en el uso de suelo, la expansión urbana, dinámicas migratorias y el rol de diferentes actores.

Uno de los problemas que se detectó, tiene relación con el aumento de la fragmentación socioespacial de la conurbación, producto de factores como las políticas habitacionales y la acción de agentes inmobiliarios privados. Esto ha generado una segregación socioeconómica donde predominan grupos como C2 y C3, aunque también existen ABC1 e incluso sectores vulnerables como el D.

Por otro lado, los planes reguladores de La Serena y Coquimbo se han ido complejizando para ordenar el desarrollo de la ciudad y a partir del año 2020 reconocen la necesidad de una planificación integrada que consolide los límites urbanos actuales y equilibre la mixtura de usos de suelo, regularizando también los bordes costeros.

Sin embargo, la planificación urbana no ha logrado controlar adecuadamente los impactos generados por la acción de agentes inmobiliarios privados. Estos han ejercido presión a través de mecanismos formales e informales para incidir en las decisiones de ordenamiento territorial de acuerdo a sus intereses, moldeando e incluso condicionando la misma planificación. Una de las hipótesis planteadas es precisamente analizar si estas acciones privadas se han alineado con el interés público y la planificación territorial.

El análisis cartográfico histórico, entrevistas y revisión documental permitieron identificar patrones y cambios en el desarrollo urbano de la conurbación.

Entre los cambios más significativos se encuentra la acelerada expansión urbana experimentada por la conurbación en las últimas décadas, en un contexto de políticas neoliberales donde los actores privados tuvieron un rol protagónico. Esto incluyó nuevas dinámicas del mercado del suelo, reconfiguración de usos del suelo.

También se han producido cambios socioespaciales de la conurbación, con un aumento de la fragmentación resultado de políticas habitacionales y la acción de agentes inmobiliarios. Se observa también una reconfiguración del perfil socioeconómico de los residentes que han evidenciado el proceso.

Algunos patrones que han permanecido son la condición geográfica e histórica que facilitó el desarrollo de la conurbación en zonas costeras. Asimismo, diferentes actores como públicos, privados y la comunidad continúan desempeñando un rol como catalizadores de la transformación urbana.

Finalmente, el análisis realizado sobre el proceso de metropolización de la conurbación Serena-Coquimbo en las últimas cuatro décadas, permite concluir que este ha estado marcado por una participación protagónica de agentes privados, principalmente del sector inmobiliario, que ha generado impactos socio-territoriales significativos.

Específicamente, se ha evidenciado una acelerada expansión urbana impulsada por estos agentes a través de grandes proyectos inmobiliarios, comerciales e industriales, que han promovido nuevas dinámicas en el mercado del suelo y una reconfiguración en los usos de este. Asimismo, se ha constatado un aumento en la fragmentación socioespacial de la conurbación y vinculada a la acción de dichos agentes. En este contexto, la planificación territorial no ha logrado controlar adecuadamente estos impactos, dado que los agentes privados han ejercido su influencia a través de diversos mecanismos para incidir en las decisiones de ordenamiento territorial de acuerdo a sus intereses. Por tanto, se confirma que sus acciones no se han alineado con el interés público de esta planificación, todo ello en un marco más amplio de políticas urbanas neoliberales implementadas en Chile desde inicios de los años 80, que facilitaron la participación protagónica del sector privado en los procesos de metropolización experimentados en distintas ciudades del país, incluyendo la conurbación analizada.

Limitaciones del estudio.

El estudio tuvo varias limitaciones relacionadas principalmente con el acceso a datos e información precisa. Una de las principales limitaciones fue la dificultad para acceder a bases de datos cuantitativas detalladas del INE, SII y otros organismos. Si bien se utilizó información disponible, confiable y abierta para los análisis estadísticos, es probable que no se contara con algunas variables o niveles de desagregación necesarios para una comprensión completa de ciertos aspectos del desarrollo urbano.

Otra limitación fue la falta de disponibilidad de datos actualizados sobre permisos de edificación por tipo y comuna, los cuales son claves para analizar los cambios en usos de suelo, densidad y morfología urbana. Del mismo modo, obtener series históricas confiables sobre el valor del suelo por zonas también fue difícil, lo cual afecta el análisis de procesos de valorización, especulación inmobiliaria y distribución de riqueza asociados al desarrollo urbano, si bien esto no cuestiona los resultados obtenidos, podrían haber sido más concretos de manera que el análisis de los mismos revelara con mayor claridad los problemas detectados.

Entre los factores que podrían explicar estas limitaciones se encuentran la falta de regulación y control al sector privado, la ausencia de una planificación urbana integral en el área de estudio, así como la complejidad de las estructuras financieras de los nuevos proyectos inmobiliarios, mucho de ellos impulsados por fondos de inversión extranjeros.

En resumen, las restricciones en el acceso a información detallada y actualizada, tanto de carácter cuantitativo como cualitativo, se cuentan entre los principales obstáculos que enfrentó el estudio para lograr una comprensión acabada de las dinámicas y procesos vinculados al desarrollo urbano en el territorio analizado.

Reflexión final.

El caso de la conurbación Serena-Coquimbo constituye un ejemplo relevante de cómo en América Latina, y el particular en Chile, los procesos de metropolización han estado fuertemente influenciados por lógicas e intereses privados, que en ocasiones se contraponen con el bienestar colectivo y el desarrollo urbano equilibrado.

Se requiere por tanto repensar el modelo de planificación territorial predominante en la región, avanzando hacia uno más democrático e inclusivo, que equilibre adecuadamente la participación pública y privada, y que ponga en el centro las necesidades de las personas y sus comunidades.

El caso analizado pone de relieve los desafíos existentes para avanzar hacia ciudades más inclusivas y cohesionadas socialmente en nuestra región. Ciudades donde exista una integración socioeconómica entre los barrios, con acceso equitativo a servicios de calidad; donde se controle la especulación inmobiliaria y se frene la segregación y donde los ciudadanos puedan participar en las decisiones sobre planificación y gestión de su entorno.

Claramente, los resultados del estudio dan cuenta de brechas relevantes respecto a este ideal. La persistencia de segregación, la dificultad de consolidar barrios socialmente heterogéneos, la falta de regulación al sector privado y la ausencia de una planificación urbana participativa indican que aún falta mucho por avanzar.

El caso analizado representa entonces un llamado a repensar el desarrollo urbano de modo que se fomente activamente la integración social, una distribución espacial más equilibrada entre grupos socioeconómicos, y la participación ciudadana en las decisiones que afectan sus territorios.

Próximas investigaciones.

Para continuar con la investigación en el futuro y profundizar en los aspectos relacionados con este estudio, se podría ampliar el análisis de los desafíos metropolitanos. Si bien el estudio señala la importancia de abordar los desafíos del desarrollo urbano en las áreas metropolitanas, sería relevante profundizar en la identificación y análisis de estos desafíos específicos. Esto permitiría comprender mejor las problemáticas y las posibles soluciones en términos de planificación urbana y políticas públicas.

Otro aspecto importante de analizar, son los impactos socio-territoriales de la metropolización: El estudio plantea la importancia de examinar los impactos socio-territoriales generados por agentes inmobiliarios privados en el proceso de

metropolización. Sería relevante profundizar en este análisis, considerando aspectos como la segregación socioespacial, el acceso a vivienda y servicios básicos, y la desigualdad urbana. Además, se podría investigar cómo estas dinámicas impactan en la calidad de vida de los habitantes de las áreas metropolitanas.

El estudio de la planificación territorial inclusiva podría ser un aspecto igualmente importante a la hora de profundizar esta investigación. Se podría investigar y analizar la implementación de políticas y marcos regulatorios que fomenten una planificación territorial más inclusiva y que promueva la participación de la sociedad civil y la integración territorial. Esto implicaría examinar experiencias exitosas, identificar buenas prácticas y proponer posibles recomendaciones para mejorar la gestión y la planificación urbana en el área metropolitana en estudio.

En general, es posible a partir del estudio realizado, profundizar en aspectos más específicos que logren identificar con mayor detalle, los impactos y sus consecuencias de las políticas neoliberales y los agentes que hicieron posibles dichos cambios.

Bibliografía por secciones.

Bibliografía sección I.

Angel, S., Parent, J., Civco, D. L., & Blej, A. M. (2011). *Making room for a planet of cities*. Lincoln Institute of Land Policy.

Baiocchi, G., Ganuza, E., & Wilde, M. (2015). *Urban politics now: Re-imagining democracy in the neoliberal city*. Polity Press.

Baudrillard, J. (1981). *Simulacra and Simulation*. Michigan: University of Michigan Press.

Bauman, Z. (2000). *Modernidad líquida*. Fondo de Cultura Económica.

Brenner, N. (1999). Globalisation as reterritorialisation: The re-scaling of urban governance in the European Union. *Urban Studies*, 432-451.

Castells, M. (1989). *The informational city: Informational technology, economic restructuring and the urban-regional process*. Blackwell.

Castells, M. (1996). *The Information Age: Economy, Society and Culture*. Wiley-Blackwell.

Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society*. Blackwell Publishers.

Cavestany, F. B. (2014). *Los nuevos vecinos. Metropolización, exclusión social y segregación urbana en las ciudades europeas*. Madrid: Los libros de la Catarata.

CEPAL. (2021). *Estadísticas urbanas e indicadores de movilidad sostenible: una necesidad creciente*. CEPAL Naciones Unidas.

De Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de geografía Norte Grande*, 81-104.

De, S., Levy, M., Adamo, S., MacManus, K., Yetman, G., Mara, V., & Razafindrazay, L. (2015). *Urbanization and the environment. A global analysis of the urban environmental transition*. Springer.

Díez, N., & López, N. (2019). Exclusión social de los vecinos en una perspectiva comparada mundial. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*.

Florida, R. (2002). *La clase creativa*. Paidós.

Florida, R. (2002). *The rise of the creative class: And how its transforming work, leisure, community and everyday life*. Basic Books.

Florida, R. (2017). *The new urban crisis: How our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class- and what we can do about it*. Basic Books.

Glaeser, E. L. (2011). *Triumph of the city: How greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Penguin.

Glaeser, E. L. (2011). *Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Penguin.

Hall, P. (1998). *Cities in civilization: Culture, innovation and urban order*. Weidenfeld & Nicolson.

Harvey, D. (1989). *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford: Blackwell.

Harvey, D. (1989). *The urban experience*. Jhon Hopkins University Press.

Harvey, D. (1990). *The Condition of Postmodernity*. Blackwell Publishers.

Harvey, D. (2012). *Rebel Cities. From the Righth to the City to the Urban Revolution*. Aka.

Jamenson, F. (1991). *Postmodernism, or The cultural logic of late capitalims*. Duke University Press.

Lefebvre, H. (1970). *The Urban Revolution*. London: University of Minnesota Press.

Lyotard, J. (1989). *La condición postmoderna. Informe sobre el saber*. Ediciones Cátedra.

Marcuse, P. (2018). *Revisión de la urbanización y la desigualdad: una respuesta al informe mundial sobre asentamientos humanos 2016 de ONU-Hábitat*. *Revista Internacional de investigacion urbana y regional*, 178-184.

Piketty, T. (2014). *capital in the twenty-firs century*. Harvard University Press.

Piketty, T. (2014). *Capital in the twenty-firts century* . Harvard University Press.

Sanz, C. A. (2011). La exclusión social en España: políticas sociales y territorio. *Acciones E. Investigaciones Sociales*, 183-208.

Sassen, S. (1991). *The Global City*. Buenos Aires: Eudeba.

Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokyo (2nd ed)*. Princeton University Press.

Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.

Soja, E. W. (1989). *Postmodern Geographies: The Rassertion of Space in Critical Social Theory*. Verso.

Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. Minnesota: University of Minnesota Press.

Toro, P. (2016). La metropolización afectada por la globalización: reflexión epistemológica sobre la nueva revolución urbana. . *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 77-105.

Bibliografía sección II.

Aguiar, J. A. (2009). las ciudades dormitorios en España. *Scripta Nova*, 283-301.

Ajuriagerra E., M. (2014). *la planificación estratégica en los procesos de conformación de las ciudades globales: Los casos de Singapur y Dubái*. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.

Albecker, M. F. (2010). The effects of globalization in the firts suburbs of Paris: from decline to revival? *Berkeley Planning Journal*, 102-131.

Altarejos, R. G. (1990). Population forum: monthly newsletter of the commission on Population. *Urbanization in 21 st century*, 9-10.

Andersen, H. (2002). Globalisation, spatial polarization, and the housing market. *Geografisk Tidsskrift*, 93-102.

Angotti, T. (1995). The metropolis revisted. *Futures*, 627-639.

Asociación Chilena de Casinos de Juegos. (2022). ACCJ. Obtenido de <http://www.accj.cl/>

Baeriswyl, S. (2001). *Historia del urbanismo en Chile*. Santiago: Ediciones ARQ.

Barros Cajdler, D. (2013). *Estatitación de la industria textil durante el gobierno de la Unidad Popular (1970-1973)*. Santiago: Universidad de Chile.

Beall, J. (2002). Globaization and social exclusión in cities: Framing the debate with lessons from Africa and Asia. *Environment and Urbanization*, 41-51.

Beaverstock, J., & Boardwell, J. (2000). Negotiating globalization, transnational corporations and global city financial centres in transiente migration studies. *Appied Geography*, 277-304.

Beit, V. (2021). *El día que los trentinos llegaron a Chile*. Obtenido de <https://beit.vai.cl/el-dia-en-que-los-trentinos-llegaron-a-chile/>

Bianchetti S., A. (2016). Ciudades Intermedias en Chile. Territroios Olvidados. *Eure*, 195-298.

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE. (2022). *Memoria chilena*. Obtenido de <http://www.memoriachilena.gob.cl/>

Blok, A. (2020). Urban green gentrification in an unequal word of climate change. *Urban Stidies*, 803-816.

Bourdeau-Lepage, L., & Huriot, J.-M. (2007). Megacities without global functions. *Belgeo*, 95-114.

- Braudel, F. (1984). *The Perspective of the World*. Nueva York: Harper and Row.
- Brenner, N. (2011). The Limits to Scale?. Methodological Reflection on Scalar Structuration. *Progress in Human Geography*, 594-612.
- Brenner, N., & Christian, S. (2014). The Urban Age in Question. *International of Urban and Regional Research*, 731-755.
- Bunnell, T., Barter, P., & Morshidi, S. (2002). Kuala Lumpur metropolitan area. A globalizing city-region. *Cities*, 357-370.
- Butler, T. (2007). re-urbanizing London docklands: gentrification, suburbanization or new urbanism? *International Journal of Urban and Regional Research*, 759-781.
- Castells, M. (1983). *The city and the grassroots: A cross-cultural theory of urban social movements*. California: University of California Press.
- Castells, M. (1989). *World underneath: The origins, dynamics, and effects of the informal economy*. In A. Portes, M. Castells, & L. Benton (Eds.), *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries*. Johns Hopkins University Press.
- Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society*. Blackwell Publishers.
- Castells, M. (1997). *Local y Global: La gestión de las ciudades en la era de la información*. Barcelona: Taurus.
- Castells, M. (2001). *The Internet Galaxy: Reflection on the Internet, Business, and Society*. Oxford: Oxford University Press.
- Castillo V., F. (1995). *La ciudad y sus valores*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.
- CEPAL. (2021). *Conceptos generales Minería*. Santiago: Asesorías ALM.
- Cooke, P. (2018). Generative growth with 'thin' globalization: Cambridge's crossover model of innovation. *European Planning Studies*, 118-183.
- Corboz, A. (1983). *El territorio como palimpsesto*. Barcelona: ETSAB-UPC.
- Curran, W. (2007). from the frying pan to the oven: Gentrification and the experience of industrial displacement in Williamsburg, Brooklyn. *Urban Studies*, 142-144.
- Datta, A. (2012). Urban living in less developed countries. *International Encyclopedia of Housing and Home*, 294-297.
- Davidson, M. (2007). Gentrification as global habitat: A process of class formation or corporate creation? *Transactions of the Institute of British Geographers*, 490-506.
- De Mattos, C. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *Revista Eure*, 29-56.

- De Michelis, N. (1995). Cities on the information highway. *OECD Observer*, 12-14.
- Ducci, M. (1997). Chile: el lado oscuro de una política de vivienda existosa. *Revista Eure*, 99-115.
- Eberhard, J. (1990). A third generation of urban systems innovation. *Cities*, 41-48.
- Edginton, D. W. (1990). Japanese multifunction polis in Australia: the newest new city proposal or just another export from Japan?
- Egaña, M. (2013). Protección legal de nuestro patrimonio un desafío monumental. *Revista Patrimonio Cultural PLAT*, 56-63.
- Ettinger, N., & Archer, J. (1987). City-size distribution and the world urban system in the twentieth century. *Environment and Planning*, 1161-1174.
- Fierro Page, M. (2015). Primer ensayo urbanístico regional, modernidad en La Serena, 1946 –1952. *Revista de Urbanismo*, 32-53.
- Forsyth, A. (2014). global suburbia and the transition century: Physical suburbs in the long term. *urban Design International*, 259-273.
- Gamerith, W., & Messow, E. (2000). the development of a global city-Componente of national and global competition within cities. The new York case study. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 239-268.
- Geisse, G. (1983). *Economía y política de la concentración urbana*. México DF.: Colegio de México.
- Gili Busquet, R. (2004). Análisis del Mercado Inmobiliario urbano residencial de Serena Coquimbo: El caso de las Compañías. *Revista INVI*, 11-20.
- Goh, K. (2020). Flows in formation: The global-urban networks of climate change adaptation. *Urban Studies*, 222-240.
- González Videla, G. (1975). *Memorias*. Santiago de Chile: Editora Nacional Gabriela Mistral.
- GORE COQUIMBO. (2022). *Infraestructura de datos espaciales Gobierno Regional de Coquimbo*. Obtenido de http://ide.gorecoquimbo.gob.cl:81/seccion_visores.php#
- Grochowski, M. (2005). Political and the formation of spatial structure of metropolitan city (the case of Warsaw). *Prace i Studia Geograficzne*, 35-71.
- Hanumantha, R. C. (2018). Rising Income Inequalities in the Wake of Globalization: Emerging Challenges. *Indian Journal of Human Development*, 127-133.
- Harrison, J., & Hoyler, M. (2014). Governing the new metropolis. *Urban Studies*, 249-268.

- Harvey, D. (1989). *The limits to capital*. Chicago: University of Chicago .
- Harvey, D. (2001). *Spaces of capital: Toward a critical geography*. Routledge.
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D. (2008). The right to the city. *New Left Review*, 23-40.
- Harvey, D. (2012). *Rebel cities: from the right to the city to the urban revolution*. Verso Books.
- Harvey, D. (2019). Beijing: From imperial capital to Olympic city. *Journal of Urban Affairs*, 269-281.
- He, S. (2007). state-sponsored gentrification under market transition the case of Shanghai. *Urban Affairs Review*, 171-198.
- Hemi Zar, M. (2022). De las ciudades turistificadas al escenario pandémico: La paradoja de la globalización. *Papeles de Geografía*, 6-25.
- Hidalgo D., R. (1999). La vivienda social en Chile: la acción del Estado en un siglo de planes y programas. *Scripta Nova*.
- Hidalgo, R., & Janoschka, M. (2014). *La Ciudad Neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*. Santiago: Geolibros.
- Hui, Y. D. (1987). Energy and cities: facts, thoughts and proposals concerning energy organization cities. *Revue de l'Énergie*, 26-33.
- INE. (2022). *Instituto de Nacional de estadísticas*. Obtenido de <https://www.ine.gob.cl/estadisticas/sociales/censos-de-poblacion-y-vivienda>
- INNE. (2021). *Estadísticas generales Instituto Nacional de Estadísticas de Chile*. Santiago.
- Kahn, M. (2007). Gentrification trends in new transit-oriented communities: Evidence from 14 cities that expanded and built rail transit systems. *Real Estate Economics*, 155-182.
- Kubo, K., Nozaki, A., & Kamada, H. (1990). NOMS '90 IEE Network Operations and Management. *Network Operations and Management Symposium*.
- Legréve, A., & Duveiller, E. (2010). Preventing potential disease and pest epidemics under a changing climate. *Climate Change and Crop Production*, 50-70.
- Leichenko, R., Solecki, M., & William, D. (2005). Exporting the American dream: The globalization of suburban consumption landscapes. *Regional Studies*, 241-253.

Leiner, B., Cerf, V., Clark, D., Kahn, R., Kleinrock, L., & Lynch, D. (1999). *Una breve historia de Internet*. Obtenido de Ati.es: www.ati.es/DOCS/internet/histint/histint1

Libertun, D. (2012). Gated communities , Global south. *International Encyclopedia of Housing and Home*, 244-249.

Mahutga, M., Ma, X., Smith, D., & Timberlake, M. (2010). Economic globalisation and the structure of the world city system: The case of airline passenger data. *urban Studies*, 25-47.

Martínez, C. (2015). *El Análisis y la Gestión de Riesgos Naturales en ciudades intermedias y localidades pequeñas en Chile*. En: Maturana, F.yA.Rojas(Eds.) " *Ciudades intermedias en Chile: territorios olvidados*". RIL Editores.

Melchert, L. (2005). The age of environmental impasse Globalization and enviromental transformation of metropolitan cities. *Development and Change*, 803-823.

MINVU. (2014). *Política de nacional de desarrollo urbano de Chile*. Santiago: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

MINVU. (2022). *Infraestructura de datos espaciales del ministerio de vivienda y urbanismo*. Obtenido de <https://ide.minvu.cl/>

MOP. (2022). *DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES*. Obtenido de Ministerio de Obras Públicas: <http://www.concesiones.cl>

Munslow, B., & O'dempsey, T. (2010). Globalisation and climate change in asia: the urban health impact. *Third World Quarterly*, 1339-1356.

Nicholls, R. (1995). Coastal megacities and climate change. *Geo Journal*, 369-379.

Oh, C. H., & Reuveny, R. (2010). Climatic natural disasters, political risk and international trade. *Global Environmental Change*, 243-254.

Orellana , A., Díaz, M., & Fierro, M. (2016). De ciudad mediterranea a metrópolis costera. El caso de Gran La Serena. *Revista Urbano*, 30-43.

Páramo, J., & Sánchez, A. (2018). Estructura territorial del turismo astronómico en la región de Coquimbo, Chile. *Revista geográfica de América Central*, 181-206.

Potlogea, A. (2018). Globalization and the skilled city. *Journal of Urban Economics*, 1-30.

Puerto Coquimbo. (2021). *Reporte integrado 2021*. Coquimbo: Puerto Coquimbo.

Sagaris, L., & Landon, P. (2017). Autopistas, ciudadanía y democratización: la Costanera Norte y el Acceso Sur. Santiago de Chile (1997-2007). *Revista Eure*, 127-151.

- Sassen, S. (1984). The New Labor Demand in Global Cities. En *Cities in transformation* (págs. 139-172). Beverly Hills: M.P. Smith.
- Sassen, S. (1991). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
- Sassen, S. (2000). Globalisation and telecommunications: Impacts on the urban centrality. *Urban Forum*, 185-200.
- Savitch, H. V. (2002). What is new about globalisation and what does it portend for cities? *International Social Science Journal*, 179-189.
- Scharfenort, N. (2018). urban competition and sustainable development in the Arab Gulf region. *Geographische Rundschau*, 46-49.
- Sequera, J., & Janoshka, M. (2012). Citizenship and public space in the age of Neoliberal Globalization. *Arbor*, 515-527.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Blackwell Publishers.
- Soja, E. W. (2011). *Seeking Satial Justice*. University of Minnesota Press.
- Stephens, C. (1995). The urban environment, poverty and health in developing countries. *Health Policy and Planning*, 109-121.
- Suárez, M. A. (2013). *Desde el otro lado del río: Las Compañías -La Serena. Operación de segregación territorial*. La Serena: Universidad de la Serena.
- Targoswki, A. (1990). Strategies and architecture of the electronic global village. *Information Society*, 187-202.
- Tasan-kok, T., & Van Weesep, J. (2007). Global- local interaction and its impact on cities. *Journal of Housing and the Built Environment*, 1-11.
- Torrent, H. (2004). Patrimonio territorial y arquitectónico . El Plan Serena. *URBANO*, 93-99.
- Torrent, H. (2021). *El Plan Serena y la ciudad temática*. Santiago: Colección Estudios Urbanos UC RIL editores.
- Torrent, H. (2022). *El plan serena y la ciudad temática: Planificación y urbanismo en disputa*. Santiago: RIL editores.
- Ushakov, D., & Chich-Jen, S. (2014). global economy urbanization and urban economy globalization: Forms, factors, results. *Urbanization and Migration*, 148-170.
- Venables, A. (2018). Globalization and urban polarization. *Review of International Economics*, 981-996.
- Vicuña, M. (2013). El marco regulatorio en el contexto de la gestión empresarialista y la mercantilización del desarrollo urbano del Gran Santiago, Chile. *Revista INVI*, 181-219.

Vignal, L. (2010). The new territories of tourims in Egypt: A local- global frontier? *CyberGeo*, 50-90.

Vormann, B. (2014). Global Port Cities in North America: Urbanization processes and global production networks. *Global Port Cities*, 1-247.

Wadhwa, L. C. (2000). Sustainable trasportation: The key to sustainable cities. *Advances in Architecture series*, 281-289.

Wilder, M., Scott, C., Pablos, N., Varady, R., & Garfin, G. (2010). Adapting across boundaries: Clime te change, social learnig, and resilience in the U.S.- mexico border region. *Annals of the association of American geographers*, 917-928.

Wu, F. (2000). The asian crisis and implications for urban development in emerging markets under globalization. *urban Geography*, 568-585.

Zamora, J., Castro, M., & Marín, A. (2013). Determinación de necesidades de investigación en Turismo. El caso del centro de Investigación rn Turismo y Patrimonio de la Región de Valparaíso, Chile. *Estudios y perspectivas en turismo*, 926-952.

Bibliografía sección III.

Alfonso, O. (2018). Metropolización vs. ciudades intermedias: La incompatibilidad del auge de las ciudades intermedias en la fase actual de la urbanización de la población colombiana. *Revista de Antropología y Sociología: Virajes*.

Alfonso, Ó. A. (2023). *La primacía poblacional urbana de escala metropolitana de Bogotá: profundización, ensanche y desborde de las relaciones de metropolización*. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 15, e20230031.

Alonso, Ó. A. & Quijano, E. (2023). Sensibilidad de la segregación socioespacial a la metropolización: un estudio sobre la dimensión espacial de la segregación en la zona metropolitana de Bogotá, Colombia. *Carta Económica Regional*, 35(131), 129-157.

Arteaga, R. (1994). *Buenos Aires metropolitana. Política y gestión de la ciudad* . Buenos Aires: Estudios Sociales y Ambientales(Bibliotecas Ubiversitarias).

Artuz, L., Martínez, M. S., & Morales, C. (2011). Las Industrias Curtiembres y su incidencia en la contaminación del Río Bogotá. *Revista Isocuanta*.

Avalos, P. D. & Pereyra, A. S. (2023). La gentrificación en el marco del capitalismo. Dos casos: el corredor Colón y el barrio Güemes de la ciudad de Córdoba (Argentina). *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, 34(34), 161-184

- Bayron, M., & Saravi, G. (2013). The cultural dimension of urban fragmentation: Segregation, sociability, and inequality in Mexico City. *Latin American Perspectives*, 35-52.
- Becerra, L. C., Narváez, P. E., Berrio, J. A., & Luna, C. G. (2020). *Riesgo en salud por las concentraciones de material particulado menor a 2,5 micras (PM2.5) generado por fuentes móviles*. Bogotá: Universidad Santo Tomas.
- Belogi, I., & Mera, G. (2022). Transporte y territorio urbano: condiciones de accesibilidad en el aglomerado Gran Buenos Aires. *Revista INVI*.
- Biles, J. (2008). Work and livelihoods in Mexico: Getting by or getting ahead? *Professional Geographer*, 541-555.
- Bógus, L., & Pasternak, S. (2019). Mapa social de la región metropolitana de São Paulo: desigualdades espaciales. *Andamios Revista de Investigación Social*.
- Borsdorf, A., & Hidalgo, R. (2005). Urban mega-projects in the outskirts of Latin American metropolises- An antithesis to the idea of the city? *Geographische Rundschau*, 30-38.
- Borsdorf, A., Bähr, J., & Janoschka, M. (2002). The Dynamics of Urban Structural Change in Latin America Reflected in the Latin American Urban Model. *Geographica Helvetica*, 300-310.
- Buenos Aires Ciudad. (2022). *Buenos Aires Ciudad*. Obtenido de https://buenosaires.gob.ar/areas/med_ambiente/higiene_urbana
- Buraschi, S. (2018). Ciudades competitivas. Valoración inmobiliaria y modo de acumulación en Córdoba, Argentina. *Revista del Área de Estudios Urbanos*, 268-286.
- Campusano, E., & Cerquera, C. (2011). Sociospatial segregation in the metropolitan zone of Mexico city. *Investigaciones Geográficas*, 92-106.
- Camargo, A. (2023). Metropolización y crecimiento informal: dinámicas de movilidad residencial intrametropolitana en Bogotá y los municipios aledaños. *EURE (Santiago)*, 49(148), 1-24.
- Camus, P., & Hajek, E. (1998). *Historia ambiental de Chile*. Santiago: Andros Impresores.
- Canales, K., & Dávila, J. (2020). Gobernanza y movilidad urbana hacia la sostenibilidad. Comunidad educativa en Monterrey México. *Bitácora Urbano Territorial*, 95-107.
- Carmona, G., Calvo, A., & Contardo, J. (2016). La reconfiguración urbana de ciudades intermedias Mexicanas en el contexto latinoamericano. El caso de Metepec, México. *AUS*, 66-72.
- Carut, C. (2014). *La metropolización costera de la Región Metropolitana de Buenos Aires: Un juego dialéctico de los lugares: entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización de la década de los 90* [Tesis doctoral].

Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Carrión, A., Vieyra, A., Alvarado, V., & Arenas, F. (2021). Políticas y prácticas de ordenamiento territorial en América Latina. *Revista de Geografía Norte Grande*, 5-10.

Castells, M. (1972). *La cuestión urbana*. Siglo XXI Editores.

Castells, M. (2000). La ciudad de la nueva economía. *Conferencia ayuntamiento de Barcelona*. Barcelona.

Castells, M. (2006). *La era de la información : economía, sociedad y cultura*. Alianza Editorial.

Castillo, V. O., & Flores, M. A. (2012). *Análisis de los factores determinantes de las desiciones de localización de la inversión extarngera directa en Chile*. Universidad Rey Juan Carlos.

Castro, L., & Montenegro, V. (2010). El problema de las basuras en Bogotá- Diseño de una idea de negocio para la creación de una empresa de reciclaje. *Cuadernos Latinoamericanos de Administración*, 77-102.

Chakravorty, S. (1994). Equity and the big city. *Economic Geography*, 1-22.

Chaparro, J. J. G. (2009). Planeación urbana en México: un análisis crítico sobre su proceso de evolución. *Urbano*, 47-63.

Chaparro, I. L. (2002). Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio. *UN.ECLAC. Natural Resoucer and Infrastructure Division*, 61-62.

Coeymans, J. E. (1983). Determinantes de la Migración Rural-Urbana en Chile, según origen y destino. *Cuadernos de economía*, 43-64.

Conduru, R. (2022). Arte com filtro. *XXIV Bienal Internacional de São Paulo, arte e ensaios*. São Paulo.

Cobos, E. P.. (2014). La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. *Cadernos Metrópole*, 16(31), 37–60.

Coy, M. (2002). Condominios fechados and the fragmentation of the Brazilian City, Types-actors-consequences. *Geographica Helvetica*, 264-277.

Cunha, J. M. (2002). Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina, Serie Población y desarrollo. *Publicación de las Naciones Unidas*.

De Mattos, C. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿ Impactos de la globalización? *EURE*, 5-10.

De Mattos, C. A. (1996). Avances de la globalización y nueva dinámica metropolitana Santiago de Chile, 1975-1995. *Eure-revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*.

Di Virgilio, M., Najman, M. & Brikman, D. (2019). Génesis de las desigualdades territoriales: Una mirada histórica de los procesos de configuración de las antiguas periferias de la Ciudad de Buenos Aires. *Andamios*, 16(39), 47-76.

Díaz, T. (2022). Especulación inmobiliaria e identidad agrícola en una comunidad de asendencia maya. *International Journal of Interdisciplinary Studies*.

Duque F., I. (2008). Planeamiento urbano en Bogotá 1994-2007: La construcción de un modelo. *Scripta Nova Revista de Geografía y Ciencias Sociales*, 12-53.

Duren, L. D. (2017). *¿Por qué allí? : Los motivos por que los promotores privados de vivienda social construyen en las periferias de las ciudades de América Latina*. BID.

Egea J., C., & Machado S., R. (2003). Urbanization and settment system in less urbanized Latin American and Caibbean countries. *Estudios Geográficos*, 183-219.

Farías, L. (2012). *El transporte público urbano bajo en carbono en América Latina*. Santiago: CEPAL.

Feito, M. C. (2018). Problemas y desafíos del periurbano de Buenos Aires. Estudios Socioterritoriales. *Revista de Geografía*.

Ferrando, F. E. (2010). Santiago de Chile: antecedentes demográficos, expansión urbana y conflictos. *Revista de urbanismo N° 18*.

Galvis A., L. A., & Meisel R., A. (2000). *El crecimiento económico de las ciudades colombianas y sus determinantes, 1973-1998*. Centro de Investigaciones económicas del caribe Colombiano. Banco de la República Cartagena de Indas.

García-Jerez, F. A. (2019). El extractivismo urbano y su giro ecoterritorial. Una mirada desde América Latina. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(2), 21-28

Giral, D. L., & Navia, F. M. (2011). La inversión extranjera directa: el caso de los capitales brasileiros en Chile. *Estudios Internacionales*, 83-105.

González, E. (2009). Considerations for the planning of metropolitan areas. *Bitácora Urbano Territorial*, 89-108.

González, R., & Aguilar , A. (2021). Expansión urbana irregular, cambio de uso de suelo y deterioro ambiental en la periferia norte de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala: el caso del Parque Nacional La Malinche. *Cuadernos de Geografía : Revista Colombiana de Geografía*.

Gorelik, A. (2013). *Roles de la periferia. Buenos Aires: de ciudad expansiva a ciudad archipiélago*. Buenos Aires: Ediciones Choiseul .

Gouëset, V. (1998). *Bogotá: nacimiento de una metrópoli: La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*. Institut français d'études andines, TM editores.

Groisman, F., & Suárez, A. (2006). Segregación residencial en la ciudad de Buenos Aires. *Población de Buenos Aires*, 27-37.

Gutiérrez, A. (2000). La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires: Cambios recientes y tendencias futuras. *EURE*, 109-136.

Hajek, E., Espinoza, G., & Gross, P. (1990). *Problemas ambientales de Chile*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Harvey, D. (2002). *Spaces of capital : Towards a critical geography*. Routledge.

Harvey, D. (2003). *The new imperialism*. Oxford University Press.

Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford University Press.

Harvey, D. (2006). *Spaces of global capitalism: A theory of uneven geographical development*. Verso Books.

Heredia Chaz, E. (2023). Extractivismo y territorio en las ciudades latinoamericanas: la persistente colonialidad de la urbanización capitalista. *Revista invi*, 38(107), 76-96.

Hiernaux, D. (1998). restructuración económica y cambios territoriales en México. En C. De Mattos, D. Hiernaux, & C. Restrepo, *Globalización y Territorio. Impactos y perspectivas*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Estudios Urbanos y Fondo de Cultura Económica.

IBGE. (2022). *Cidades e Estados*. Instituto Brasileño de geografía y estadística.

Inostroza, L. (2013). Expansión urbana y fragmentación en América Latina. Santiago: Universidad de Chile.

Inzulza, J., & Galleguillos, X. (2014). Latino gentrificación y polarización: transformaciones socioespaciales en barrios pericentrales y periféricos de Santiago, Chile. *Norte Grande Geography Journal*, 135-159.

Krellenberg, K., Höfer, R., & Welz, J. (2011). Dinámicas recientes y relaciones entre las estructuras urbanas y socioeconómicas en Santiago de Chile: el caso de Peñalolén . *Norte Grande Geography Journal*, 107-131.

Lacarrière, M., Girola, M., Thomasz, A., Yacovino, M., & Lekerman, V. (2011). procesos de recualificación y relegación en la ciudad de Buenos Aires: Repensando la noción de ciudad-fragmento y la despoliticación de lo urbano. *Nueva Época*.

Lankao R., P. (2007). Are we missing the point? Particularities of urbanization, sustainability and carbon emissions in Latin American cities. *Environment and urbanization*, 159-175.

Lerena-Rongvaux, N. (2023). ¿Renovación sin gentrificación? Hacia un abordaje crítico de procesos urbanos excluyentes en América Latina. Casos en Buenos Aires. *Revista EURE*, 49(146), 1-22

Linares, S. (2013). Las consecuencias de la segregación sociterritorial en la Región Metropolitana de Buenos Aires: análisis espacial intraurbano, características y evolución reciente 2001-2010. *Cuaderno Urbano*.

Lissin, L. D., Zellner, M., & Theinhardt, N. (2012). *Análisis de índices de contaminación del aire en la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Universidad de Belgrano.

López M., E., Klett, I. R., & Corvalán, D. M. (2012). Urbanismo pro-empresarial en Chile: políticas y planificación de la producción residencial en altura en el pericentro del Gran Santiago. *Revista INVI*, 75-114.

López-Morales, E. (2016). Gentrification in Santiago, Chile: a property-led process of dispossession and exclusion. *Urban Geography*, 37, 1109-1131.

Marcos, J. M., Martínez, M., & Pérez, A. (2019). Impacto de la gestión inmobiliaria en la articulación de la oferta comercial de los ejes comerciales en ciudades turísticas europeas. *ARA*, 35-45.

Marrugo A., V. (2013). Crecimiento económico y desarrollo humano en Colombia(2000-2010). *Revista de Economía del Caribe*, 127-143.

Martínez T., P. (2014). La producción del espacio en la ciudad latinoamericana. El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. *Hallazgos*, 211-229.

Martínez T., P. (2018). Mercadi inmobiliario y la producción del archipiélago matropolitano. La metropolización de Cali. *Bitácora Urbano Territorial*, 7-22.

Martins, A., Silva, R., & De Figueiredo, L. (2022). Improbidade Administrativa Ambiental: análise do julgamento por improbidade administrativa do ex-ministro do meio ambiente do Estado de São Paulo. *Revista de Direito Administrativo e Gestão Pública*.

Martins, G. (2009). megacities in Latin America: Informality and insecurity ass key problems of governance and regulation. *Erde*, 391-402.

Mendes, F. H., Romero, H. C., & Filho, D. F. (2020). Cambio Climático adverso provocado por la urbanización sin planificación ni evaluación ambiental en Santiago de Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, 191-210.

Meyer, K., Plöger, J., & Bähr, J. (2004). Wandel der Stadtstruktur in Lateinamerika, Sozialräumliche und unktiona e Ausdi erensierungen in Santiago de Chile und Lima . *Geographische Aundschau*, 30-36.

Molina Saldarriaga, C. A., & Salinas Arreortua, L. A. (2018). Capital y desarrollo territorial. Diseños institucionales y gentrificación en el caso de la ciudad de Medellín , Colombia. *Universitas*, 1-19.

Moriente, D. y Botella Ordinas, E. (2023). Editorial. Procesos de turistificación y gentrificación en América Latina y España: una panorámica. *Historia y Memoria*, 26, 11-18.

Monkkonen, P. (2012). Housing Finance Reform and Increasing Socioeconomic Segregation in Mexico. *International Journal of Urban and Regional Research*, 757-772.

Navarrete Escobedo, D. (2022). La gentrificación transnacional en América Latina: el caso de San Miguel de Allende. Iztapalapa. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 93, 103-128.

Nascimento, F. L. (2019). Insegurança, proteção vicinal e controle social nas cidades brasileiras. *Revista Transgressões*.

Oliveira, R. D. (2001). Bienal de São Paulo: impacto na cultura brasileira. São Paulo.

Olmedo Neri, R. A. (2020). La gentrificación turística de Airbnb: análisis socioespacial de dos monumentos en la Ciudad de México. *Persona & Sociedad*, 34(1), 45-70.

Ortíz, J., & Escolano, S. (2013). Movilidad residencial del sector de renta alta del Gran Santiago(Chile): Hacia el aumento de la complejidad de los patrones socioespaciales de segregación. *Eure*, 77-96.

Otálora, Y. V. (2016). La transformación de las familias campesinas y la metropolización de Bogotá. *Trabajo Social*, 18(1), 127-142.

Pacheco, J. M. (2009). Caracterización de los niveles de contaminación auditiva en Bogotá: Estudio piloto. *Revista de Ingeniería. Universidad de Los Andes*.

Palomas, X., & Álvarez, L. (2010). Selección de alternativas de inversión en la construcción de obras viales en la ciudad de México. *Ingeniería Investigación y Tecnología*, 413-422.

Parnreiter, C. (2003). Trends in the development of Latin American metropolises in an era of globalization. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 63-94.

Pena, J. S., & Santana, G. S. (2020). Entre demandas sociais e interesses privados. *Revista Académica Escola Superior do Ministério Público do Ceará*.

Pérez, A., López, D., & Leal, E. (2022). Expansión urbana del centro urbano de miahuatlán de porfirio díaz-oaxaca, período 2000 a 2020. *South Florida Journal of Development*.

Pinto, A. (1984). Metropolization and tertiarization: structural distorsion in Latin American development. *Cepal Review*, 17-38.

Pírez, P. (1999). Gestión de servicios y calidad urbana en la ciudad de Buenos Aires. *EURE*.

Porcel, M. R. (2018). *Programa de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP): Caso de estudio: Colombia*. Bogotá: BID.

Portes, A., & Roberts, B. (2005). The free-market city: Latin American urbanization in the years of the neoliberal experiment. *Studies in Comparative International Development*, 43-82.

Prévôt Schapira, M. F. (2002). Buenos Aires en los años '90: Metropolización y desigualdades. *EURE (Santiago)*, 28(85), 53-77.

Rauch, G., Martínez, I., Nardelli, M., & Szupiany, E. (2019). Dispersión en Santa Fé, Argentina: Problemáticas e interrogantes sobre los procesos urbanos contemporáneos en una Ciudad Mediana en América Latina. *Revista Colombiana de Geografía*, 66-88.

Reyes de Coucuera, J., & Perea, E. (2018). Estudio de los equipos de verificación de contaminación en el D.F. *Educación Química*.

Rionda R., J. I. (2007). Dinámica metropolitana en México. *Economía y Territorio*, 241-266.

Roberts, B. (2011). The consolidation of the Latin American city and the undermining of social cohesion. *City and Community*, 414-423.

Roca, L. J. (2005). Planes urbanos y transporte en la Ciudad de Buenos Aires. *Scripta Nova*.

Rodriguez, A. S., & Rodriguez, P. (2013). Políticas neoliberales en Santiago de Chile: políticas contra la ciudad. *Questiones Urbano Regionales Vol 2*, 9-28.

Rolnik, R., & Klintowitz, D. C. (2011). Mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudios Avanzados*.

Romero, J. A. (2011). Transformación urbana de la ciudad de Bogotá, 1990-2010: efecto espacial de la liberalización del comercio. *Perspectiva Geográfica*, 85-112.

Rongvaux, L. (2022). Tendencias de mercantilización de la vivienda en América Latina: el submercado de alquileres temporarios a través de plataformas digitales. Airbnb en Ciudad de Buenos Aires. *Geograficando*.

Rosa, S. J. (2006). *Transporte e exclusão social: a mobilidade da população de baixa renda da Região Metropolitana de São Paulo*. São Paulo: Universidade de São Paulo.

Ruiz, C. (2015). Metropolización y gobernanza económica. *Suma de Negocios*, 52-65.

Saavedra, F. (2010). Crisis ambiental y cambio climático en la política global: Un tema crecientemente complejo para América Latina. *Universum*, 57-77.

Sánchez, G., & Sosa, M. (2014). La Ciudad de México entre vaivenes económicos y una postmodernidad desigual. *VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. Barcelona-Bogotá.

Shmidt Hebbel, K. (2006). *El crecimiento Ecocómico de Chile*. Santiago: Banco Central de Chile.

Sousa, E. (2010). From city to metropolis. A theoretical interpretation of the expansive phenomenon associated with housing, vulnerability and poverty; The case of the metropolitan area of Monterrey, Nuevo león, Mexico. *Revista INVI*, 20-101.

Takahashi, N. (1990). The urban system in Argentina. *Tsukuba Studies in Human Geography*, 41-80.

Thibert, J., & Osorio, G. (2014). Urban segregation and metropolitics in Latin America: The Case of Bogotá, Colombia. *International Journal if Urban and Regional Research*, 1319-1343.

Trivi, N. A. (2024). Los conflictos en destinos turísticos latinoamericanos desde la óptica del extractivismo urbano. *Turismo en clave territorial: memorias de disputas y resistencias. Colección Cuadernos IPEHCS. Neuquén: Topos*.

Vainer, C. (2010). Infraestructura e metrópole: reflexões a partir do caso brasileiro. *Revista Brasileira de Estudios Urbanos e Regionais*, 9-22.

Vainer, C. B. (2000). *A cidade do pensamento*. Editora Vozes.

Villaca, F. J. (2011). São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudios Avanzados*.

Zsupiany, E. (2018). la ciudad fragmentada. Una lectura de sus divesas expresiones para la carecterización del modelo latinoamericano. *Revista de estudios contemporáneos*.

Bibliografía sección IV.

Aguilera, A. (2012). Desarrollo minero y crecimiento desigual de la ciudad de Antofagasta. *Planeo Digital*.

Aguirre, C. (2016). Analysis of chilean metropolitan areas, the case of Santiago, and Concepcion: location patterns as building licences 2002-2010. *Back to the Secce of the City*. CTV. Barcelona: Universidad Politácnica de Cataluña.

Aroca, P., & Atienza, M. (2008). la conmutación regional en Chile y su impacto en la Región de Antofagasta. *EURE*, 34(102), 97-120.

Bustos, B., & Prieto, M. (2019). Nuevas aproximaciones teóricas a las regiones-commodity desde la ecología política. *EURE*, 45(135) 153-176.

Bustos-Peñafiel, M. (2020). Formación y transformación del pericentro de Santiago: patrimonio social y espacial invisible de la capital chilena. *Revista AUS(N°27)*, 18-25.

Bustos-Peñañiel, M., & Castrillo-Romón, M. (2020). Luces y sombras de la regeneración urbana: perspectivas cruzadas desde Latinoamérica y Europa. *Revista INVI* (N°35).

Canales, A. I., & Caneles, M. (2013). De la metropolización a las agrópolis: El nuevo poblamiento urbano en Chile actual. *Polis*, 31-56.

CNDU. (2020). *Propuestas para una agenda social urbana*. Santiago: Ministerio de vivienda y urbanismo.

Corvera, P. (2015). Evolución de la estructura del espacio social de una ciudad media inserta en el marco de la globalización: Antofagasta. *Proyecto Fondecyt N° 1130208*. Antofagasta: Universidad de Chile.

Dattwyler, R., Borsdorf, A., Zunino, H., & Correa, L. (2008). Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria. *Scripta Nova*, 12-109.

De Mattos, C. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *Revista EURE*.

De Mattos, C. A. (1996). Avances de la globalización y nueva dinámica metropolitana Santiago de Chile, 1975-1995. *Eure-revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*.

De Mattos, C. A. (1999). Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *Eure-revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*.

Elgueta, G., & Alvarado, M. (2021). La Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979. La discusión al interior de la Junta Militar de Gobierno y la problemática urbana (Chile, 1973-1979). *Revista Divergencia*, 2-29.

Erices, L. A. (2015). Globalización neoliberal y los cambios de una ciudad pequeña: el caso de Angol, Chile. *Revista de estudios sociales*, 8-32.

Feliú, E., O'Brien, J., & Cooper, M. (2010). Del asentamiento minero al espacio continental. Chuquicamata (Chile) y la contribución de la minería a la configuración del territorio y el desarrollo social y económico de la Región de Antofagasta durante el siglo XX. *EURE* 36, 93-108.

Fuentes, L., Link, F., & Valenzuela, F. (2017). Impacts of the urban dynamics on labor markets in major Chilean cities. *Cad. Metrop.*, 157-177.

Galeno, C. (2016). Conceptos urbanos e históricos de Antofagasta, la ciudad adversa. *Revista Tercer Milenio*.

Games, L. (2016). *El proceso de crecimiento de Antofagasta es a través de la demanda, no de la planificación*. Antofagasta: Instituto de políticas públicas, Universidad Católica del Norte.

Gárate, m. (2012). *La Revolución Capitalista de Chile (1973-2003)*. Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

Gross, P. (1991). Santiago de Chile (1925-1990): planificación urbana y modelos políticos. *Revista Eure* (N°52), 27-52.

Hidalgo, R. (2004). De los pequeños condominios a la ciudad vallada: la urbanizaciones cerradas y la nueva geografía en Santiago de Chile(1990-2000). *EURE*, 29-52.

Hidalgo, R., & Zunino, H. (2011). La urbanización de las áreas periféricas en Santiago y Valparaíso: el papel de las relaciones de poder de la geografía socioresidencial. *EURE*, 79-105.

Hidalgo, R., Arenas, F., & Santana, D. (2016). ¿ Utópolis o distópolis?. producción inmobiliaria y mteropolización en el litoral de Chile (1992-2012). *Revista EURE*, 42(126).

Hidalgo, R., Volker, P., & Ramirez, N. (2014). la ciudad inmobiliaria: mecanismos institucionales, relaciones de poder del medio natural. El caso del área Metropolitana de Valparaíso. *Scripta Nova*.

Jaramillo, J. C., & Lira, I. S. (2008). Globalización y desarrollo regional: evolución económica de las regiones chilenas, 1990-2002. *Revista de la CEPAL*, 103-124.

Kast, M. (1979). El uso del suelo por las ciudades. *AUCA* (N°37), 38-39.

Kersting, N., & Sperberg, F. J. (1999). Pobreza urbana, sociedad civil y ciudadanía en Chile y Brasil. *Nueva Sociedad* 164.

León, J., Saravia, F., & Bisbal, L. (2018). Desafíos para la gobernanza en espacios periurbanos metropolizados: el cso de Nonquén en Concepción , Chile. *Revista Pensamiento y Acción Interdisciplinaria*, 24-43.

López, M. (1981). Expansión de las ciudades. *Revista Eure* (N°22), 31-42.

Mansilla, Q., & Fuenzalida, D. (2010). Procesos de desarrollo urbano-regional y exclusión territorial: nuevas formas de urbnozación en el área metropolitana de Valparaíso. Estudio de caso ciudad de Curauma. *INVI*, 103-123.

Martín G., J. (2016). Santiago de Chile como ciudad de la globalización. Las repercusiones del poder gloval frebte a la política local. *Revista de estudios políticos y estratégicos*.

Maturana, F. (2017). ¿ Ausencia de planificación urbana en Chile?. Algunas reflexiones . *European Journal of Geography*.

MINVU. (1979). *Política Nacional de Desarrollo Urbano*. Santiago: Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile.

MINVU. (1985). *Política Nacional de Desarrollo Urbano*. Santiago: Miniestrio de Vivienda y Urbanismo.

MINVU. (2014). *Política Nacional de Desarrollo Urbano*. Santiago: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

- Miranda, F. (2017). ¿ Ausencia de planificación urbana en Chile?. Algunas reflexiones. *Cybergeog: European Journal of Geography*.
- MOP. (2019). *Plan Nacional de infraestructura para el Transporte*. Santiago: Ministerio de Obras Públicas.
- Napadensky, A. T., & Orellana, A. (2019). Metropolización y organización funcional de sistemas urbanos intermedios. Gran La Serena, Concepción y Puerto Montt. *Bitácora Urbano Territorial*.
- Orellana O, A., Bannen L., P., Fuentes A., L., Pape C., K., & Gilbert P., H. (2013). Huellasdel proceso de metropolización en Chile. *Revista INVI* 28(77), 17-66.
- Orellana, A. M., Bannen, P., Fuentes, L. A., Gilabert, H., & Pape, K. (2013). Huellas del proceso de metropolización en Chile. *Revista INVI*, 17-66.
- Palacios, V. (2008). El desmontaje de la planeación urbana de Chile, 1975-1985(segunda parte). *Revista Electrónica DU&P(N°15)*, 1-23.
- Parra, J. (2011). Crecimiento urbano y globalización del área metropolitana de Concepción , Chile 1992-2010. *Revista Latinoamericana de Geografía*.
- Prada, J., Aravena, N., & Barra, P. (2022). Dinámicas inmobiliarias y cambios en la morfología urbana del Gran Concepción. *EURE*, 1-23.
- Quezada , C., Olivera, I., & García, M. (2009). Estructura urbana y policentrismo en el área Metropolitana de Concepción. *EURE* (35), 47-70.
- Quintana M., P. (2017). De lo urbano generalizado y la Mega-Rgión Cebtral de Chile. El caso de la relación entre Santiago y Valparaíso. *AUS*, 38-43.
- Rodríguez, A., & Winchester, L. (2001). Santiago de Chile: Metropolizacion,globalización,desigualdad. *EURE*, 121-139.
- Rodríguez, J. P., González, D., Jiménez, M. A., & Stang, F. (2009). El sistema de ciudades chileno en la segunda mitad del siglo XX: entre la suburbanización y la desconcentracion. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 7-48.
- Rodríguez, M. (2013). Vacío metropolitano: espacio abierto en una configuración urbana más adaptable para la ciudad de Concepción y su área metropolitana (AMC). *V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. Barcelona: Universidad Politécnica de cataluña UPC.
- Sabatini, F., & Wormald, G. (2008). *Ciudades latinoamericanas: un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*. Santiago: Alejandro Portes,Bryan R.Roberts,Alejandro Grimson Editores.
- Schiappacasse, P., & Müller, B. (2012). Metropolización y políticas de planificación. Un desafío para Santiago de Chile. *Urbano*, 15(25), 31-42.
- SUBDERE. (2022). *Programa de mejoramiento de barrios*. Santiago: Subsecretaría de desarrollo Regional y administrativo.

Thodes, E. (2016). Segregación socioespacial en ciudades mineras: el caso de Antofagasta, Chile. *Notas de Población N° 102*, 203-227.

Toledo, C. (2020). Construyendo metrópolis en Chile: el caso ruta del agua como piloto de gestión del territorio metropolitano en el Gran Concepción. *Revista Territorios y Regionalismos*, 15-23.

Torres, M. (2005). Planeación urbana en Chile. Un producto de la especulación inmobiliaria. *Ciudades para un Futuro más Sostenible*.

Trivelli, P. (1981). Reflexiones en torno a la política nacional de desarrollo urbano. *Eure-revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 8(22).

Utrilla, S. E., Véliz, J. O., & Mora, R. (2007). Globalización y cambios funcionales recientes en las ciudades del sistema urbano chileno. *Sociedad y Territorio en América Latina*, 33-60.

Valdebenito, C., Aránguiz, L., Dattwyler, R., & Constela, C. (2020). Transformaciones sociodemográficas y diferenciación social del espacio residencial en el área metropolitana de Valparaíso, Chile(1992-2017). *Investigaciones Geográficas*.

Valdivia, P. (2020). El silencio del espacio urbano: Valparaíso: las formas de la trama urbana. *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, 14-45.

Vicuña del Río, M. (2013). El marco regulatorio en el contexto de la gestión empresarialista y la mercantilización urbano del Gran Santiago, Chile. *Revista INVI (N° 78)*, 181-219.

Yurac, V. M. (1984). El transporte urbano de Antofagasta, Chile. Variables geográficas a considerar en su planificación. *Revista Geográfica*, 131-140.

Bibliografía sección V.

Centro Sismológico Nacional. (2015). *Informe sobre la sismicidad en la región de coquimbo*. Santiago: Universidad de Chile.

EL DIA. (2018). *Diario el Día*. Obtenido de <https://www.diarioeldia.cl/>

Helmholtz Association. (2007). Risk Habitat Megacity. *Proyecto Risk Habitat Megacity ¿Sostenibilidad en Riesgo?*

Agostini, C. A. (2008). La organización industrial del transporte aéreo en Chile. *Revista de Análisis Económico Vol.23*, 35-84.

Alfonso, A., Gómez, S., Klein, E., & Ramírez, P. (1970). *Movimiento campesino chileno*. Santiago: ICIRA.

Asociación Chilena de Casinos de Juegos. (2022). ACCJ. Obtenido de <http://www.accj.cl/>

Baros, M. (2003). De la casa al mall. *ARQ*, (53)6-8.

Barros Cajdler, D. (2013). *Estatitación de la industria textil durante el gobierno de la Unidad Popular (1970-1973)*. Santiago: Universidad de Chile.

BCN. (2022). *Biblioeteca del Congreso Nacional*. Recuperado el 2022, de www.bcn.cl/siit/nuestropais/regiones

BCN. (2022). *Biblioteca del congreso nacional*. Recuperado el 2022, de www.bcn.cl

BCN. (2022). *Biblioteca del Congreso Nacional*. Obtenido de <https://www.bcn.cl/leychile>

Beit, V. (2021). *El día que los trentinos llegaron a Chile*. Obtenido de <https://beit.vai.cl/el-dia-en-que-los-trentinos-llegaron-a-chile/>

Biblioteca Nacional. (2022). *Biblioteca nacional digital*. Recuperado el 2022, de www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl

Biblioteca nacional. (2022). *Memoria Chilena*. Recuperado el 2022, de www.memoriachilena.gob.cl

Biblioteca nacional de Chile. (2022). *Memoria chilena*. Obtenido de <http://www.memoriachilena.gob.cl/>

Cabello, M., & Soto, M. V. (2015). *Análisis geomorfológico de la sección occidental del cordón Sarco: identificación de terrazas marinas región de Coquimbo Chile*. Santiago: Universidad de Chile.

CCHC. (2015). *35 años diseñando el desarrollo de la Región*. La Serena: Cámara Chilena de La Construcción.

Corboz, A. (1983). *El territorio como palimpsesto*. Barcelona: ETSAB-UPC.

Elgueda Labra, G. (2021). La Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979. La discusión al interior de la Junta Militar de Gobierno y la problemática urbana (Chile, 1973-1979). *Revista Divergencia*.

Fierro Page, M. (2015). Primer ensayo urbanístico regional, modernidad en La Serena, 1946 –1952. *Revista de Urbanismo*, 32-53.

García B., C. (2016). *ENJOY S:A:*. Santiago: Humphreys .

González Videla, G. (1975). *Memorias*. Santiago de Chile: Editora Nacional Gabriela Mistral.

GORE COQUIMBO. (2022). *Infraestructura de datos espaciales Gobierno Regional de Coquimbo*. Obtenido de http://ide.gorecoquimbo.gob.cl:81/seccion_visores.php#

Henríquez O., M. P. (2002). Efectos territoriales y urbanísticos de la transformación de la Ruta % en vía concesionada de acceso controlado. *Revista de Urbanismo*.

Hidalgo D., R. (1999). La vivienda social en Chile: la acción del Estado en un siglo de planes y programas. *Scripta Nova*.

Hidalgo, R., De Mattos, C. A., & Arenas, F. (2009). *Chile: del país urbano al metropolitano*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.

IDE GORE COQUIMBO. (2022). *Infraestructura de datos espaciales Gobierno Regional de Coquimbo*. Obtenido de <http://ide.gorecoquimbo.gob.cl>

IDE MINVU. (2022). *Geo portal de datos espaciales* . Obtenido de <https://ide.minvu.cl/>

INE. (2019). *Metodología para medir el crecimiento físico*. Santiago: Comisión de Estudios Habitacionales y Urbanos, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Jaña Contreras, P., Ruíz Godoy, P., & Molsálvez, D. (2014). La influencia norteamericana en el proyecto siderúrgico Chileno: La compañía de acero del Pacífico CAP y la usina Huachipato. *UNIVERSUM*, 203-2019.

Lugo, J. (2011). *Diccionario geomorfológico*. México: UNAM.

M. Economía. (1996). *Decreto 187 otorga a empresa eleçetrica EMEC S.A. concesión definitiva de servicio público de distribución en la cuarta Región*. Valparaíso: Biblioteca del Congreso Nacional De Chile.

M.O.P. (1996). *Contrato de concesión Terminal de pasajeros aeropuerto La Florida de La Serena*. Santiago: Ministerio de Obras Públicas de Chile.

M.O.P. (1997). *Decreto N° 164 Concesión Internacional Ruta 5, tramo Los Vilos, La Serena*. Santiago: Ministerio de Obras Públicas.

Minería Chilena. (2022). *Minería Chilena*. Obtenido de <https://www.mch.cl/reportajes/el-indio-primer-gran-proyecto-minero-privado-en-chile/#>

Ministerio del interior y seguridad pública. (2020). *Decreto 98*. Santiago: Ministerio del interior y seguridad pública; subsecretaría de desarrollo regional y administrativo.

MINVU. (2019). *Plan regulador de Coquimbo*. Coquimbo: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

MINVU. (2020). *Plan regulador de La Serena*. La Serena: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

MINVU. (2022). *Infraestructura de datos espaciales del ministerio de vivienda y urbanismo*. Obtenido de <https://ide.minvu.cl/>

MINVU. (2022). *Seguimiento IPT Urbanismo*. Obtenido de <http://seguimientoipt.minvu.cl/main.php?module=prc>

MOP. (2022). *DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES*. Obtenido de Ministerio de Obras Públicas: <http://www.concesiones.cl>

Moreno, P. (2011). *Análisis del crecimiento interregional*. Santiago: Universidad de Chile.

Navarrete Briones, P. (2006). *El mall en Chile: impacto en la ciudad*. Concepción: Universidad de Concepción.

Orellana , A., Díaz, M., & Fierro, M. (2016). De ciudad mediterranea a metrópolis costera. El caso de Gran La Serena. *Revista Urbano*, 30-43.

Orellana Mc Bride, A., Díaz, M., & Fierro, M. T. (2016). De ciudad mediterranea a metrópolis costera, el caso del Gran la Serena. *Revista URBANO*, 30-43.

Orellana, A. (2020). Conformación metropolitana desde la fragmentación. El proceso de conurbación del Gran Serena. *URBANO*, 58-83.

Paskoff, R., & Manriquez, H. (1997). Manejo del borde costero y desarrollo sustentable en Chile central (IV y V regiones). *Revista Geográfica de Chile*.

Paskoff, R., Leonard, E., Novoa, L., Ortlieb, L., & Radtke, U. (1995). *Field meeting in the La Serena-Coquimbo Bay area*. Santiago: ORSTOM.

PNUD Chile. (2012). *Incorporación de la gestión integral de riesgos en la planificación del territorio*. Santiago: Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo.

Rauld Plott, R. (2011). *Estudio fundado de riesgo Plan regulador comunal de Coquimbo*. Coquimbo: Municipalidad de Coquimbo.

Stefoni, C., & Stang, F. (2017). La construcción del campo de estudio de las migraciones en Chile: notas de un ejercicio reflexivo y autocrítico. *ICONOS*, 109-129.

Suárez, M. A. (2013). *Desde el otro lado del río: Las Compañías -La Serena. Operación de segregación territorial*. La Serena: Universidad de la Serena.

SUBDERE. (2022). *Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo*. Recuperado el 2022, de www.subdere.gob.cl

Torrent, H. (2004). Patrimonio territorial y arquitectónico . El Plan Serena. *URBANO*, 93-99.

Torrent, H. (2021). *El Plan Serena y la ciudad temática*. Santiago: Colección Estudios Urbanos UC RIL editores.

Torrent, H. (2022). *El plan serena y la ciudad temática: Planificación y urbanismo en disputa*. Santiago: RIL editores.

TPC. (2023). *Puerto Coquimbo*. Obtenido de <https://www.puertocoquimbo.cl/puerto/memorias-anuales/>

Videla, S., & Vidal, G. (2022). *En búsqueda del agua ancestral en el norte semiárido y árido de Chile*. Concepción: Okey Comunicaciones.

Vila, W., & Seiwerth, B. (2021). La crisis económica de 1929 y su impacto en la movilización colectiva de Santiago y Valparaíso. *Cuadernos de Historia*, 41-68.

Bibliografía sección VI.

Centro Sismológico Nacional. (2015). *Informe sobre la sismicidad en la región de coquimbo*. Santiago: Universidad de Chile.

EL DIA. (2018). *Diario el Día*. Obtenido de <https://www.diarioeldia.cl/>

Helmholtz Association. (2007). Risk Habitat Megacity. *Proyecto Risk Habitat Megacity ¿Sostenibilidad en Riesgo?*

Agostini, C. A. (2008). La organización industrial del transporte aéreo en Chile. *Revista de Análisis Económico Vol.23*, 35-84.

Aguirre N., C., Marmolejo D., C., & Vergara P., J. (2019). centralidad y subcentralidad en ciudades con baja regulación, el caso de Antofagasta y La Serena en Chile. *CTV*, 12-21.

Alfonso, A., Gómez, S., Klein, E., & Ramírez, P. (1970). *Movimiento campesino chileno*. Santiago: ICIRA.

Araya, A., Campos, S., & Campos, C. (2019). Percepción futura del humedal " el culebrón", Coquimbo (Chile):. *Revista Luna Azul*, 220-240.

Aruj, R. (2008). Causas, consecuencias, efectos e impactp de las migraciones en Latinoamérica. *Papeles de población*, 95-116.

Asociación Chilena de Casinos de Juegos. (2022). ACCJ. Obtenido de <http://www.accj.cl/>

BANCO CENTRAL. (2020). *Impacto de la inmigración en Chile: lecciones de casos comparables*. Santiago: Banco Central de Chile.

Baros, M. (2003). De la casa al mall. *ARQ*, (53)6-8.

Barros Cajdler, D. (2013). *Estatitación de la industria textil durante el gobierno de la Unidad Popular (1970-1973)*. Santiago: Universidad de Chile.

BCN. (2022). *Biblioeteca del Congreso Nacional*. Recuperado el 2022, de www.bcn.cl/siit/nuestropais/regiones

BCN. (2022). *Biblioteca del congreso nacional*. Recuperado el 2022, de www.bcn.cl

BCN. (2022). *Biblioteca del Congreso Nacional*. Obtenido de <https://www.bcn.cl/leychile>

Beit, V. (2021). *El día que los trentinos llegaron a Chile*. Obtenido de <https://beit.vai.cl/el-dia-en-que-los-trentinos-llegaron-a-chile/>

Biblioteca Nacional. (2022). *Biblioteca nacional digital*. Recuperado el 2022, de www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl

Biblioteca nacional. (2022). *Memoria Chilena*. Recuperado el 2022, de www.memoriachilena.gob.cl

Biblioteca nacional de Chile. (2022). *Memoria chilena*. Obtenido de <http://www.memoriachilena.gob.cl/>

Cabello, M., & Soto, M. V. (2015). *Análisis geomorfológico de la sección occidental del cordón Sarco: identificación de terrazas marinas región de Coquimbo Chile*. Santiago: Universidad de Chile.

CCHC. (2015). *35 años diseñando el desarrollo de la Región*. La Serena: Cámara Chilena de La Construcción.

CEAZA. (2022). *Proyecto Adaptaclim*. La Serena: Centro de estudios de zonas áridas.

Cid O., G., Castro C., C., & Rugiero D., V. (2012). Percepción del riesgo en relación con capacidades de autoprotección y autogestión, como elementos relevantes en la reducción de la vulnerabilidad en la ciudad de la serena. *Revista INVI* 27, 105-142.

CNEH. (2004). *El beneficio de los humedales en la Región Neotropical*. La Serena: Centro Neotropical de Entrenamiento en Humedales , La Serena, Chile.

CONAMA. (1991). *Problemas ambientales de la Región de Coquimbo (Iv Región)*. La Serena: Comisión Nacional del Medio Ambiente.

Corboz, A. (1983). *El territorio como palimpsesto*. Barcelona: ETSAB-UPC.

CORREC. (2022). *Informe proyecto Adaptaclim*. La Serena: Comité regional de cambio climático.

Elgueda Labra, G. (2021). La Política Nacional de Desarrollo Urbano de 1979. La discusión al interior de la Junta Militar de Gobierno y la problemática urbana (Chile, 1973-1979). *Revista Divergencia*.

Fierro Page, M. (2015). Primer ensayo urbanístico regional, modernidad en La Serena, 1946 –1952. *Revista de Urbanismo*, 32-53.

García B., C. (2016). *ENJOY S:A:*. Santiago: Humphreys .

García G., I., & Canales R., D. (2020). State of the art on legislation resistant and environmental earthquake in the historical center of la Serena (Coquimbo region, Chile). *Revista de turismo e Identidad* V1, 129-157.

- GEO CHILE. (2008). *Informe país estado del medio ambiente en Chile 2008*. Santiago: Instituto de asuntos públicos y centro de análisis de políticas públicas.
- Gili B., R. (2004). Análisis del mercado inmobiliario urbanoresidencial de Serena-Coquimbo: El caso de Las Compañías. *Revista INVI* 18, 11-20.
- González Videla, G. (1975). *Memorias*. Santiago de Chile: Editora Nacional Gabriela Mistral.
- GORE COQUIMBO. (2022). *Infraestructura de datos espaciales Gobierno Regional de Coquimbo*. Obtenido de http://ide.gorecoquimbo.gob.cl:81/seccion_visores.php#
- Henríquez O., M. P. (2002). Efectos territoriales y urbanísticos de la transformación de la Ruta % en vía concesionada de acceso controlado. *Revista de Urbanismo*.
- Hidalgo D., R. (1999). La vivienda social en Chile: la acción del Estado en un siglo de planes y programas. *Scripta Nova*.
- Hidalgo, R., & Temtem, F. (2021). *Movilidad, proyecto urbano y espacio público*. Londres: Research Tracks in Urbanism.
- Hidalgo, R., De Mattos, C. A., & Arenas, F. (2009). *Chile: del país urbano al metropolitano*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- IDE GORE COQUIMBO. (2022). *Infraestructura de datos espaciales Gobierno Regional de Coquimbo*. Obtenido de <http://ide.gorecoquimbo.gob.cl>
- IDE MINVU. (2022). *Geo portal de datos espaciales* . Obtenido de <https://ide.minvu.cl/>
- iNaturalist Chile. (2022). *Naturalist Chile*. Obtenido de <https://inaturalist.mma.gob.cl/pages/inaturalist-chile>
- INE. (2017). *Migración interna en Chile censo de población y vivienda 2017*. Santiago: Instituto Nacional de Estadísticas de Chile.
- INE. (2019). *Metodología para medir el crecimiento físico*. Santiago: Comisión de Estudios Habitacionales y Urbanos, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- Jaña Contreras, P., Ruíz Godoy, P., & Molsálvez, D. (2014). La influencia norteamericana en el proyecto siderúrgico Chileno: La compañía de acero del Pacífico CAP y la usina Huachipato. *UNIVERSUM*, 203-2019.
- Lieberherr, M. (2022). Coquimbo, la región de los desechos mineros. *Red de Comunicación en Cambio Climático Latin Clima*.
- Lugo, J. (2011). *Diccionario geomorfológico*. México: UNAM.
- M. Economía. (1996). *Decreto 187 otorga a empresa eléctrica EMEC S.A. concesión definitiva de servicio público de distribución en la cuarta Región*. Valparaíso: Biblioteca del Congreso Nacional De Chile.

M.O.P. (1996). *Contrato de concesión Terminal de pasajeros aeropuerto La Florida de La Serena*. Santiago: Ministerio de Obras Públicas de Chile.

M.O.P. (1997). *Decreto N° 164 Concesión Internacional Ruta 5, tramo Los Vilos, La Serena*. Santiago: Ministerio de Obras Públicas.

Martínez, D., Barragán, F., & Delgado, A. (2022). Patrones espaciales migratorios entre campos y ciudades y su incidencia en el futuro de los territorios rurales y agroalimentarios andinos. *EUTOPIA*, 1-23.

Maturan C., B., & Vergara E., L. (2016). Vivienda pública de mixtura social en la ciudad neoliberal: dinámicas de integración social en villa las Araucarias, La Serena, Chile. *Congreso Internacional Contested cities*. Madrid.

Minería Chilena. (2022). *Minería Chilena*. Obtenido de <https://www.mch.cl/reportajes/el-indio-primer-gran-proyecto-minero-privado-en-chile/#>

Ministerio del interior y seguridad pública. (2020). *Decreto 98*. Santiago: Ministerio del interior y seguridad pública; subsecretaría de desarrollo regional y administrativo.

MINVU. (2019). *Plan regulador de Coquimbo*. Coquimbo: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

MINVU. (2020). *Plan regulador de La Serena*. La Serena: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

MINVU. (2022). *Infraestructura de datos espaciales del ministerio de vivienda y urbanismo*. Obtenido de <https://ide.minvu.cl/>

MINVU. (2022). *Seguimiento IPT Urbanismo*. Obtenido de <http://seguimientoipt.minvu.cl/main.php?module=prc>

MMA. (2022). *Proyecto GEF Humedales costeros de la zona centro sur de Chile*. Obtenido de <https://gefhumedales.mma.gob.cl/>

MOP. (2022). *DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES*. Obtenido de Ministerio de Obras Públicas: <http://www.concesiones.cl>

Moreno, P. (2011). *Análisis del crecimiento interregional*. Santiago: Universidad de Chile.

Navarrete Briones, P. (2006). *El mall en Chile: impacto en la ciudad*. Concepción: Universidad de Concepción.

Olivares P., R., Aguirre N., C., & Orellana Mc., A. (2018). Patrones de crecimiento urbano en la metropolización de sistemas urbanos intermedios. El caso de la conurbación serena-coquimbo. *CTV*.

Orellana , A., Díaz, M., & Fierro, M. (2016). De ciudad mediterranea a metrópolis costera. El caso de Gran La Serena. *Revista Urbano*, 30-43.

- Orellana M., A., & Díaz, M. (2016). Las Caletas de Chile: Integración urbana y prevalencia de sus valores patrimoniales . El caso de la bahía de Coquimbo. *Revista de urbanismo* 34.
- Orellana Mac Brite, A. (2023). *Gran Serena. Una nueva forma de metropolización*. La Serena: Universidad de La Serena.
- Orellana Mc Bride, A., Díaz, M., & Fierro, M. T. (2016). De ciudad mediterránea a metrópolis costera, el caso del Gran la Serena. *Revista URBANO*, 30-43.
- Orellana, A. (2020). Conformación metropolitana desde la fragmentación. El proceso de conurbación del Gran Serena. *URBANO*, 58-83.
- Ortíz V., J., Escolano U., S., & Paz C., C. (2004). Procesos de restructuración urbana y niveles de vulnerabilidad a amenazas naturales de tamaño medio: La Serena, Chile. *Investigación Geografía* 36.
- Oyarzún, F. (2008). Sitios y pueblos mineros de Chile: Patrimonio histórico, científico y turístico. *Ciencia y Sociedad*.
- Páramo G., J., & Sánchez C., Á. (2018). Territorial structure of astronomical tourims in the region of Coquimbo, Chile. *Especial CLAG*, 181-206.
- Paskoff, R., & Manriquez, H. (1997). Manejo del borde costero y desarrollo sustentable en Chile central (IV y V regiones). *Revista Geográfica de Chile*.
- Paskoff, R., Leonard, E., Novoa, L., Ortlieb, L., & Radtke, U. (1995). *Field meeting in the La Serena-Coquimbo Bay area*. Santiago: ORSTOM.
- Piñones, A., Campos, S., & Campos, C. (2018). *Future perception of " el culebrón" wetland, Coquimbo (Chile): an interdisciplinary educational experience*. Bogotá: Universidad de Caldas.
- PNUD Chile. (2012). *Incorporación de la gestión integral de riesgos en la planificación del territorio*. Santiago: Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo.
- Rauld Plott, R. (2011). *Estudio fundado de riesgo Plan regulador comunal de Coquimbo*. Coquimbo: Municipalidad de Coquimbo.
- Segeur, S. (2015). New coastal estates, tourist gentrification in Coquimbo bay ? *Revista de Urbanismo* 32.
- Solimano, A., & Tokman, V. (2006). *Migraciones internacionales en un contexto de crecimiento económico, el caso de Chile*. Santiago: Publicaciones de las Naciones Unidas.
- SSFFAA. (2005). *Zonificación del borde costero de Chile*. Santiago: Subsecretaría para las fuerzas armadas Chile.
- Stefoni, C., & Stang, F. (2017). La construcción del campo de estudio de las migraciones en Chile: notas de un ejercicio reflexivo y autocrítico. *ICONOS*, 109-129.

- Suárez, M. A. (2013). *Desde el otro lado del río: Las Comapañas -La Serena. Operación de segregación territorial*. La Serena: Universidad de la Serena.
- SUBDERE. (2018). *Programa nacional de residuos sólidos*. Santiago: Subsecretaría de desarrollo regional y administrativo Gobierno de Chile.
- SUBDERE. (2022). *Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo*. Recuperado el 2022, de www.subdere.gob.cl
- Toro, F., & Orozco, H. (2018). Concentration and socioeconomic homogeneity: representation of urban segregation in six intermediate of Chile. *Revista de Urbanismo*, 1-21.
- Torrent, H. (2004). Patrimonio territorial y arquitectónico . El Plan Serena. *URBANO*, 93-99.
- Torrent, H. (2021). *El Plan Serena y la ciudad temática*. Santiago: Colección Estudios Urbanos UC RIL editores.
- Torrent, H. (2022). *El plan serena y la ciudad temática: Planificación y urbanismo en disputa*. Santiago: RIL editores.
- TPC. (2023). *Puerto Coquimbo*. Obtenido de <https://www.puertocoquimbo.cl/puerto/memorias-anuales/>
- Vásquez de Kartzow, R. (2009). Impacto de las migraciones en Chile. *Revista Chilena*, 161-167.
- Vergara, C., Salas, A., & Lacoste, P. (2021). El puerto de Coquimbo, la ciudad de La Serena y el patrimonio vitivinícola del cono sur (1536-1600). *Revista Estudios hemisféricos y Polares V.12*, 58-80.
- Videla, S., & Vidal, G. (2022). *En búsqueda del agua ancestral en el norte semiárido y árido de Chile*. Concepción: Okey Comunicaciones.
- Vila, W., & Seiwerth, B. (2021). La crisis económica de 1929 y su impacto en la movilización colectiva de Santiago y Valparaíso. *Cuadernos de Historia*, 41-68.