

# Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana: un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile

## **Norma Angélica Rodríguez Valladares \***

Profesora-investigadora de estancia posdoctoral en el Centro de Estudios en Geografía Humana de El Colegio de Michoacán. Doctora en Geografía por el Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental de la Universidad Nacional Autónoma de México. Licenciada en Derecho por la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.  
norma.rvalladares@colmich.edu.mx  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3127-5598>

## **María Sarella Robles \*\***

Doctora en geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Geógrafa de la Universidad de Chile.  
msarella@gmail.com  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1803-2436>

## **Leticia Mejía Guadamarra**

Profesora-investigadora en el Centro de Estudios en Geografía Humana de El Colegio de Michoacán. Doctora en Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México. Geógrafa de la misma Universidad.  
limg@colmich.edu.mx  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6180-8025>



ISSN 1666-6186. Volumen 36 - N.º 36 (Diciembre de 2023) Pp. 144-170

Recibido: 14/02/23. Evaluado y aprobado: 18/07/23

<https://doi.org/10.30972/crn.36367228>

## **Miguel González Rodríguez**

Doctorado<sup>®</sup> en Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Magíster en Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Chile y Licenciado en Estudios Culturales de la Universidad Académica de Humanismo Cristiano  
mgonzalezro.fe@gmail.com  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9169-9093>

## **Rodrigo Alejandro Hidalgo Dattwyler \*\*\***

Profesor e investigador Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile.  
rodrigo.hidalgo@gmail.com  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6092-1547>

\* Se agradece al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt), la beca otorgada para realizar estancia posdoctoral de continuidad, gracias a la cual fue posible la participación en el presente texto.

\*\* Este artículo forma parte del trabajo realizado por el proyecto ANID FONDECYT POSTDOCTORADO N° 3230160. Se agradece el aporte de ANID como agencia financiadora.

\*\*\* Los resultados mostrados en este artículo se enmarcan en la investigación FONDECYT Regular 1191555 "La producción de vivienda subsidiada en ciudades fluviales, marinas y lacustres en Chile: integración y sostenibilidad 2000-2017".

**Norma Angélica Rodríguez Valladares,  
María Sarella Robles, Leticia Mejía Guadamarra,  
Miguel González Rodríguez y  
Rodrigo Alejandro Hidalgo Dattwyler**

**CUADERNO URBANO**  
ESPACIO, CULTURA, SOCIEDAD

**ARTÍCULOS**

**VOL. 36 - N.º 36**  
**(DICIEMBRE DE 2023)**  
**PP. 145-170**  
**ISSN1666-6186**



## **Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana: un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile**

### **Resumen**

---

Se desarrolla un estudio comparativo de los modelos de gestión de las metrópolis Morelia-Tarímbaro, en Michoacán, México, y La Serena-Coquimbo, en la región de Coquimbo, Chile. El objetivo es analizar los modelos de gobernanza, relacionándolos con el modo en que se produce la expansión urbana en estas ciudades y los efectos sociales y del espacio físico. Se aplica el método descriptivo que evidencia la escasa relación que existe entre el modo de expansión de la metrópolis y el proceso de gobernanza. Pese a que en ambos países existen múltiples actores e instrumentos, estos no logran resultados concretos y prácticos, debido a que se quedan en propuestas, o actúan de modo disperso, es decir, sin ser vinculante en los territorios. La conclusión abona en invertir el abordaje de la gobernanza, a partir de reconocer cuáles son los actuales modos urbanos imperantes y proponer acciones estratégicas que reviertan las problemáticas metropolitanas.

### **Palabras clave**

---

Metropolización; expansión urbana; gobernanza; ciudad latinoamericana.

## Metropolitan management models and urban sprawl: a comparative analysis of the cases Morelia Metropolitan Zone, Mexico and La Serena-Coquimbo, Chile

### Abstract

---

We develop a comparative study of the management models of the *Morelia-Tarímbaro* metropolis, in *Michoacán*, Mexico; and *La Serena-Coquimbo*, in the *Coquimbo* Region, Chile. The objective is to analyze the governance models, relating them with the urban expansion process occurs in both cities and the social and physical space effects. The descriptive method shows the scarce relationship that exists between the expansion of the metropolis and the governance model. Even though in both countries there are multiple actors and instruments, they do not achieve concrete and practical results, because they remain proposals, or act in a dispersed way, that is, without being binding at the territories. The conclusion supports reversing the governance approach, based on recognizing the current prevailing urban modes and proposing strategic actions that reverse metropolitan problems.

### Keywords

---

Metropolization; urban sprawl; governance; latin american city.

## Modelos de gestão metropolitana e expansão urbana: uma análise comparativa dos casos de Zona Metropolitana de Morelia, México e La Serena-Coquimbo, Chile

### Resumo

---

Desenvolve-se um estudo comparativo dos modelos de gestão das metrópoles *Morelia-Tarímbaro*, em *Michoacán*, México; e *La Serena-Coquimbo*, na região de *Coquimbo*, Chile. O objetivo é analisar os modelos de governança, relacionando-os com a forma como ocorre a expansão urbana nessas cidades e os efeitos sociais e espaciais físicos. Aplica-se o método descritivo que mostra a escassa relação existente entre o modo de expansão da metrópole e o processo de governança. Apesar de em ambos os países existirem múltiplos atores e instrumentos, eles não alcançam resultados concretos e práticos, porque permanecem propostas, ou atuam de forma dispersa, ou seja, sem serem vinculantes nos territórios. A conclusão compensa inverter a abordagem da governança, a partir de reconhecer quais são os modos urbanos atuais e propor ações estratégicas que revertam os problemas metropolitanos.

### Palavras-chave

---

Metropolização; expansão urbana; governança; cidade latino-americana.

## Introducción

Este trabajo aborda los modelos de administración metropolitanos y su efectividad social y ambiental, con relación con las experiencias de expansión urbana de las zonas metropolitanas de Morelia-Tarímbaro, en Michoacán, México, y La Serena-Coquimbo, en la región de Coquimbo, Chile. El objetivo es comparar los modelos de gestión de ambas metrópolis y sus efectos socio-espaciales a la hora de conducir el territorio metropolitano. En este sentido, la metrópolis se define por aquellos “espacios urbanos que desbordan por su tamaño, densidad, superficie y actividades, los límites de las estructuras administrativas, políticas y sociales preexistentes” (HIDALGO & ARENAS, 2014a, p. 227).

En el proceso de las metrópolis latinoamericanas se produce una expansión dispersa de lo urbano en el espacio regional, comandada por flujos económicos de tipo posfordistas y neoliberales. Esta es incentivada a escala global y local, a través de una ideología que promueve lo urbano y lo periurbano, y, por lo tanto, la transformación y disminución de los espacios rurales, como un hecho que no es posible revertir (HIDALGO & JANOSCHKA, 2014b).

De hecho, en sintonía con el aumento de las áreas metropolitanas a escala global, la población urbana mundial superó a la rural, consolidándose un cambio de tendencia en los modos de habitar el planeta. Según el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2018), el proceso de urbanización seguirá profundizándose, y para el año 2050, el 68 % de la población mundial vivirá en este tipo de espacios, especialmente de características metropolitanas. La región latinoamericana no está ajena a esta

tendencia. En este sentido, presenta altos niveles de urbanización, que son similares a los evidenciados en los países del Norte Global. En el caso de Chile, el 89,7 % de la población vive en áreas urbanas; La Serena-Coquimbo es una de las principales cuatro áreas metropolitanas del país, ya que supera los 500.000 habitantes. En tanto, en el caso de México, los niveles de urbanización también son significativos, dado que el 80 % de la población vive en áreas urbanas (GONZÁLEZ ET AL., 2019).

Producto de lo anterior, en el marco de los procesos evidenciados en el contexto europeo es que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) hizo un llamado a que la planificación supere las áreas urbanas consolidadas, incorporando como parte del sistema urbano regional las áreas localizadas en los alrededores de los centros urbanos, conformando *áreas urbanas funcionales* (OCDE, 2012). Estos espacios, además de producir un *núcleo*, tienen un *hinterland* que se define por su entorno. En el *hinterland* se localizan los espacios urbanos y rurales donde se generan las relaciones cotidianas que atrae la ciudad. En cambio, el *core* corresponde al área urbana consolidada, donde se localiza la ciudad reconocida en términos morfológicos, a través de la producción de mayores densidades. En este sentido, la ciudad está conformada por flujos, desplazamientos y actividades que superan los límites de la ciudad reconocida, conformando urbes de alcance regional.

Por otro lado, los trabajos desarrollados en el contexto estadounidense exponen como un hecho insoslayable la transición desde las ciudades de tipo metropolitanas a las regiones urbanas. Estas últimas se definen por la transformación

## Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana: un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile

del proceso de urbanización que produce nuevas densidades y aglomeraciones, cuyas ciudades están interrelacionadas e integradas con una importante concentración empresarial, vías de comunicación y movilidades de mercancías y habitantes (ZOIDO *ET AL.*, 2013). Este proceso tendría como paradigma los modelos de las ciudades estadounidenses, que son replicadas por las ciudades del Sur Global, en las que se estarían produciendo las mismas formas conceptuales, aunque con diferencias respecto del modo en que se produce el fenómeno y debido a las condiciones geográficas de sitio (SOJA, 2000). De este modo, el llamado que surge es a planificar estas formas urbanas, tanto en términos territoriales como político-administrativos locales.

Uno de los temas relevantes que surgen con la conformación de este tipo de urbanizaciones son los desafíos de gestión y gobernanza asociados a las nuevas metrópolis. En este sentido, entendemos por gobernanza a “todas aquellas actividades de actores sociales, políticos y administrativos que pueden ser vistas con esfuerzos intencionados para guiar, orientar, controlar o manejar el crecimiento urbano y sus sociedades” (FERRERO, 2010, p. 104). Por esto, es la gobernación del territorio metropolitano la que se ha visto desafiada, dado que el aparato institucional y normativo preexistente no responde a los procesos de planificación territorial y distribución del poder, adecuados para comandar el crecimiento de las metrópolis contemporáneas.

De hecho, los procesos de metropolización de las ciudades latinoamericanas y su gobernanza asociada se encuentran en pleno desarrollo, en cuanto a los cambios institucionales y políticos que se demandan. El problema surge debido a que en la medida en que la metropolización se ha producido

a una mayor velocidad que las transformaciones en la conducción de dicho proceso, esta se desarrolla al margen de la normativa, lo que se traduce en el surgimiento de tensiones ambientales y sociales (HIDALGO & ARENAS, 2014a).

Para analizar esta problemática, se describen los casos de las ciudades metropolitanas de Morelia-Tarímbaro y La Serena-Coquimbo, localizadas en México y Chile, respectivamente. Estos casos representan dos realidades latinoamericanas diferentes, en cuanto a los espacios transformados por el proceso de urbanización, los contextos sociales, políticos y los modelos de gestión implementados para abordar dichos cambios y la forma urbana resultante de ellos.

En términos metodológicos, se desarrolla una descripción de ambas metrópolis en cuanto a sus marcos político-institucionales y las transformaciones dadas por la urbanización. Para esto, en un primer apartado, presentamos el caso de Morelia-Tarímbaro, zona metropolitana que se conforma por estas entidades, además de los municipios de Charo y Álvaro Obregón en el Estado de Michoacán, que, según el Censo del Instituto Nacional de Estadística y Geografía realizado en el año 2020, concentra a 988.704 habitantes. No obstante, esta metrópolis carece de una instancia de gestión con presupuesto y atribuciones para resolver los problemas sociales y ambientales derivados del crecimiento acelerado presentado en los últimos veinte años. A continuación, nos adentramos en el caso de la metrópolis de La Serena-Coquimbo, conurbación que forma parte de un sistema metropolitano conformado por los dos Municipios homónimos que concentran al 60 % de la población regional, cuyo espacio fue producido por los flujos

del capital inmobiliario ante la ausencia de una institucionalidad que abordara los problemas que acontecen en la escala metropolitana. Finalmente, en un tercer apartado, se establece un diálogo entre los procesos evidenciados en ambas ciudades, tratando de dar cuenta de los puntos en común de sus modelos de gestión y de las consecuencias sociales y ambientales que se generan.

### Expansión urbana y conformación de la Zona Metropolitana de Morelia-Tarímbaro

A nivel regional, la Zona Metropolitana de Morelia-Tarímbaro (ZMM), en el estado de Michoacán, se localiza entre dos metrópolis importantes del país que son el Valle de México y Guadalajara. Esta forma parte del corredor Lázaro Cárdenas-Morelia, donde se favorece el desarrollo de actividades logísticas y de aprovisionamiento.

La ZMM fue decretada por el gobierno federal en el año 2000, conformada inicialmente por los municipios de Morelia y Tarímbaro, a los que posteriormente se agregó el municipio de Charo. Además, el gobierno del Estado reconoce también como parte de la metrópoli al municipio de Álvaro Obregón. El área metropolitana tiene una superficie de 1.933,72 kilómetros cuadrados y se localiza dentro del eje neovolcánico transversal. Su clima es templado subhúmedo con lluvias en verano y con una precipitación menor a 43.2 mm, aunque en los últimos años estas condiciones han variado.

La población en la ZMM se ha incrementado de forma significativa a partir de 1990, año en que la zona metropolitana contaba con 542.985

habitantes. Para el año 2000, alcanzó los 679.109, y en 2010, se contabilizaron 829.625. Recientemente, en 2020, había 988.704 habitantes. Esta población se concentra principalmente en los municipios de Morelia y Tarímbaro, cuyo proceso de urbanización se ha guiado por el crecimiento de la primera y expresa su primacía.

Morelia concentra el mayor crecimiento de población: en 1995 tenía 578.961 habitantes y en el año 2020, 849.953; mientras que el municipio de Tarímbaro tenía 36.637 habitantes en 1995 y 114.513 habitantes para 2020. Por otra parte, Álvaro Obregón y Charo concentran un número menor de población, como asimismo su crecimiento. La primera tenía 19.633 habitantes en 1995, mientras que en la actualidad posee 23.000; y en Charo, habitaban 17.908 personas en el año 1995, y en el año 2020, 25.138 (CENSOS DE POBLACIÓN Y VIVIENDA de 1990, 2000, 2010 y 2020; INEGI, 2022).

La dinámica poblacional responde a los procesos acelerados de cambio de uso del suelo rural-urbano y al surgimiento de un gran número de fraccionamientos habitacionales con escasa infraestructura urbana, problemas de movilidad y provisión de servicios básicos, como el agua. Esto obedece a que los municipios que integran la zona metropolitana tienen problemas de escasez de líquido, el cual se distribuye entre usos agrícolas y urbanos, que en algunos casos son cubiertos con la explotación de fuentes subterráneas (PERIÓDICO OFICIAL, 2013). De igual forma, los servicios de alcantarillado y saneamiento de aguas residuales son insuficientes, por lo que los desechos son arrojados a los ríos y canales existentes. En el ámbito de la segregación social y urbana, el nivel

## Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana: un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile

de acceso a la educación secundaria muestra el nivel de vulnerabilidad en la ciudad, según el cual en las zonas norte y suroeste de Morelia, así como en Tarímbaro y Charo, entre el 15 y 30 % de la población ha completado sus estudios secundarios,

mientras que en las zonas centrales y sureste decrece y es inferior a los 15 %, lo que indica una tendencia hacia la suburbanización de elite sobre la base de fraccionamientos hacia las periferia de la ciudad.

### Área de estudio - Zona Metropolitana de Morelia, México.

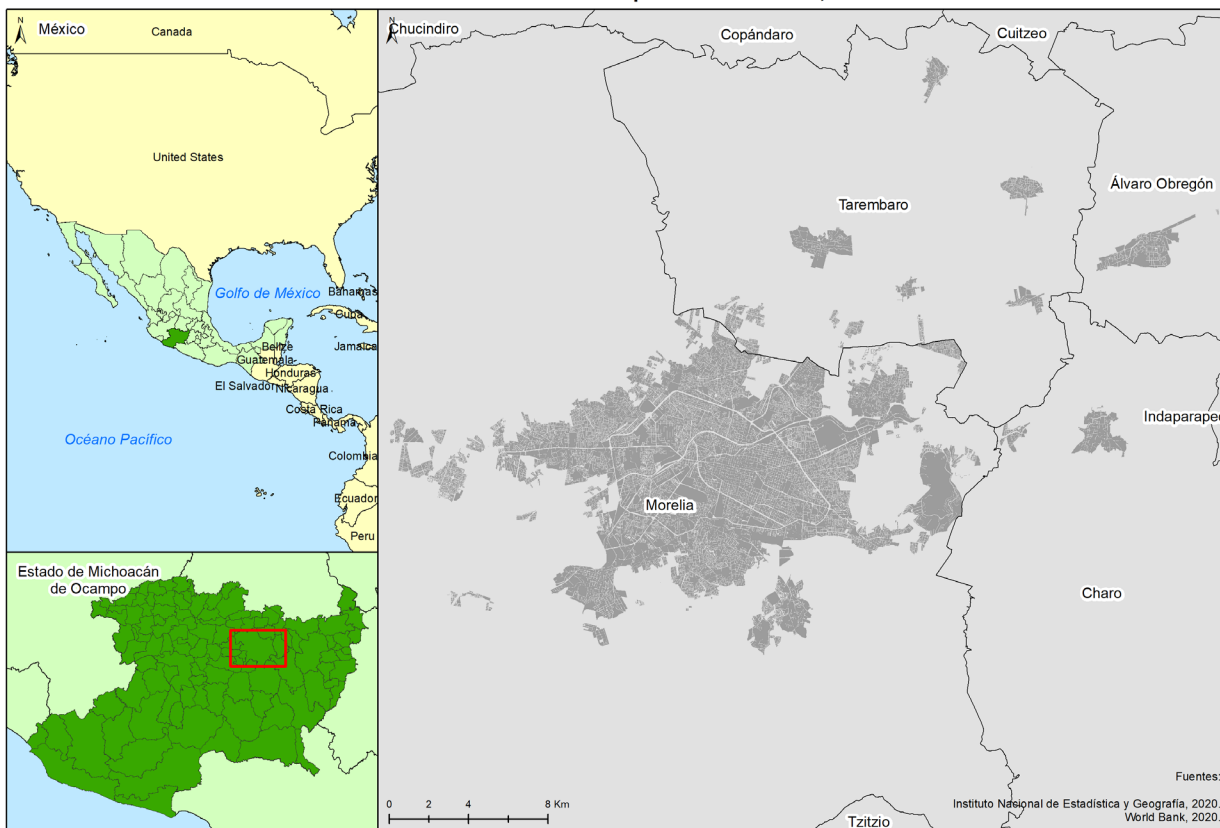


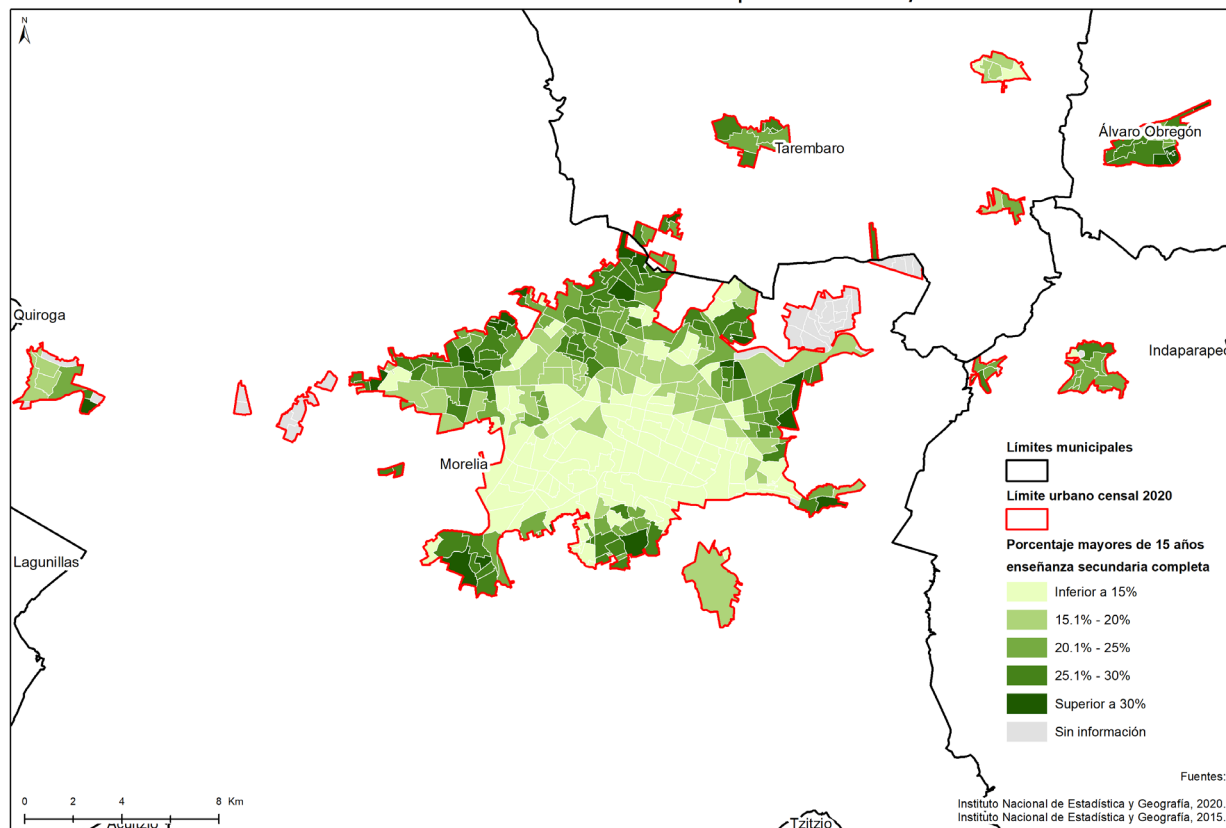
Figura 1. Localización de la Zona Metropolitana Morelia-Tarímbaro en el contexto nacional

Fuente: elaboración propia, 2022

En este sentido, el proceso de urbanización de Morelia se ha expandido sobre los antiguos suelos rurales y a través de la morfología serrana donde se emplaza. Se destaca un crecimiento disperso hacia el sur de la ciudad por medio de

fraccionamientos cerrados. En este contexto, destaca la zona de Altozano, donde se han concentrado las tipologías cerradas de habitación para sectores de altos ingresos. También se encuentran colonias y viviendas de autoproducción por parte de actores

Niveles de acceso a educación secundaria - Zona Metropolitana de Morelia, México.





**Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana:** un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile

sociales locales, donde el acceso por transporte público es escaso y cuyo suelo se encuentra en un escenario de transición urbano-rural. En la Tenencia de Morelos, se encuentra una nueva zona urbana que se ha ido construyendo por medio de viviendas autoproducidas y parcelas destinadas al ocio.

En el norte de Morelia se concentran las colonias populares donde habitan los sectores de menores ingresos, construidas con viviendas autoproducidas y viviendas de interés social. Estos espacios urbanos han sobrepasado el Paseo Periférico de la República, cuya circunvalación era una de las antiguas fronteras de la ciudad. De este modo, este intenso proceso de urbanización se ha expandido hacia Tarímbaro, que es el segundo municipio con mayor población de la ZMM.

Tarímbaro se localiza en la salida norte de Morelia, en la carretera 43, que se dirige hacia el Lago Cuitzeo, el Estado de Guanajuato y las carreteras hacia el Valle de México y Guadalajara. Se define como un municipio periurbano, cuyo asentamiento

se encuentra conformado por migrantes de colonias pobres, antiguos pueblos indígenas y nuevos fraccionamientos. Estos últimos incrementaron en las últimas dos décadas, construidos en la frontera norte del municipio de Morelia, por la carretera norte y en dirección hacia Álvaro Obregón (RUIZ ET AL., 2021).

Por otra parte, Álvaro Obregón es considerado un municipio de uso de suelo mixto, tanto urbano como rural, que tiene su mayor parte urbanizada en la cabecera municipal. Charo es un municipio principalmente rural, cuya cabecera es declarada urbana. No obstante, se prevé un uso de suelo de aprovechamiento urbano que va en crecimiento en los límites con la ciudad de Morelia (IMPLAN, 2021). Según el sistema de información de vivienda, se dieron alrededor de 30.000 subsidios en la ZMM entre 2013-2022, los cuales se concentran en Morelia y Tarímbaro, teniendo una menor cifra el municipio de Charo, lo que caracteriza el apoyo del Estado en el acceso de vivienda y la producción de nuevos espacios urbanos.

**Figura 3**

**Subsidios de Vivienda en la Zona Metropolitana de Morelia 2013-2022**

Municipio	Modalidad de subsidios			Total
	Vivienda nueva	Mejoramiento	Vivienda usada	
Charo	11	43	17	71
Álvaro Obregón	s/i*	s/i*	s/i*	s/i*
Morelia	12.591	1.348	9.017	22.956
Tarímbaro	2.194	260	2.416	4.870
Total	14.796	1.651	11.450	27.897

**Nota.** Los datos del municipio de Álvaro Obregón no aparecen en la base de datos del SNIIV del gobierno de México.

Fuente: elaboración propia a partir de SNIIV, SEDATU

Respecto de la movilidad los residentes de la ZMM, estos dedican hasta dos horas diarias en los desplazamientos necesarios para llegar a su trabajo, escuela, centros de salud, entre otros. Lo anterior debido a la ausencia de sistemas eficaces de transporte público y la necesidad de servicios administrativos, fuentes de empleo y equipamientos que se localizan en el centro de Morelia. Esto obliga al uso del vehículo privado, lo que congestiona la escasa red vial y produce la contaminación ambiental. De igual forma, se presentan problemas relacionados con la degradación de suelos, deforestación y disposición final de residuos sólidos, ya que aumentan los puntos de vertedero de desechos sin control.

Como efecto de lo anterior, la expansión urbana reciente ha producido cambios en las condiciones de vida de la población, obligándola a realizar diversas actividades productivas, principalmente entre el sector primario y terciario, así como a habitar en lugares donde las implicaciones de acceso a servicios y las condiciones de vivienda configuran tipologías de segregación más desiguales (RUIZ ET AL., 2021). En estas condiciones, los niveles de vulnerabilidad son altos y en algunos casos críticos, ya que están asociados al índice de marginación debido a la falta de empleos, condiciones precarias de vivienda, baja equidad social y a una baja accesibilidad a los servicios de salud. Asimismo, se asocian a la presencia de un alto porcentaje de población de 60 años y más (ROMERO ET AL., 2020).

### Modelo de gestión de la Zona Metropolitana de Morelia (ZMM): normas e instrumentos

Para ver los modelos de gestión metropolitana se analiza el conjunto de normas e instrumentos que

planifican la gobernanza del territorio. El Código de Desarrollo Urbano de Michoacán, normativa elaborada el año 2007 y reformada en el año 2020, sienta las bases del desarrollo urbano del territorio estatal. En esta planificación, el código establece el Sistema Estatal de Ordenamiento Territorial y el Desarrollo Urbano Sustentable, donde se propone la creación del Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y de Programas Regionales de Desarrollo Urbano. Además, se definen las disposiciones necesarias para la construcción de los Programas de Zonas Conurbadas y Metropolitanas, los Programas Municipales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sustentable y los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población. En este sentido, se hace referencia a las diferentes modalidades de organización del espacio urbano estatal y de los modelos posibles de las políticas locales.

Lo interesante de este código es que establece artículos para proponer los usos de suelo y mecanismos normativos, como son el Programa Estatal de Reservas Territoriales, el Derecho de Preferencia, la regularización de Asentamientos Humanos y el Programa Estatal de Vivienda. Asimismo, en una microescala de la producción del espacio, se define el ordenamiento y regulación de los centros de población, el fomento al desarrollo urbano, el descongestionamiento metropolitano y un libro específico sobre la operación de los promotores inmobiliarios del estado de Michoacán (PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO, 2007). Así, es posible identificar una construcción normativa consistente que propone las bases del ordenamiento territorial para las décadas actuales y futuras. En este sentido, el reconocimiento de la ZMM se dio de manera más contundente con la Ley General de

## Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana: un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile

Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, promulgada en 2016. En esta se establecen las atribuciones en materia de desarrollo metropolitano, que se ejercerían de manera concurrente por la federación, los estados y municipios, y donde corresponde al estado de Michoacán la planeación, gestión, coordinación y desarrollo de la zona metropolitana de Morelia, en lo referente a

emitir o modificar la legislación local en materia de desarrollo urbano y metropolitano; impulsar y promover la creación de los institutos metropolitanos de planeación; participar en las instancias de coordinación metropolitana para la ejecución de acciones en materia de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, incluyendo las relativas a la movilidad y accesibilidad universal. También, se propone la aplicación de la política y criterios técnicos de las legislaciones fiscales, que permitan contribuir al financiamiento del desarrollo metropolitano en condiciones de equidad, así como la recuperación del incremento del valor de la propiedad inmobiliaria generado por la consolidación y el crecimiento urbano, interviniéndose en la prevención, control y solución de asentamientos humanos irregulares. (DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, 2016)

De acuerdo con la misma ley, es responsabilidad de los municipios impulsar y promover la conformación de institutos metropolitanos de planeación, así como participar en la planeación y regulación de zonas metropolitanas. Para la coordinación de acciones, la ley prevé la conformación de comisiones de zonas metropolitanas y conurbaciones, instancia que tiene la atribución de formular y aprobar el programa de ordenamiento de la zona metropolitana de la que se trate (tabla 1),

De esta manera, la constitución, planeación y gestión de las zonas metropolitanas en México se debe realizar de manera coordinada entre la federación, los estados y municipios. El gobernador y los municipios que la formen deben acordar su dimensión y límites, así como procurar la creación de institutos metropolitanos, la participación de la sociedad y la prestación eficaz de servicios públicos (PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO, 2007).

A pesar del establecimiento en la ley de las competencias y atribuciones para la conformación de zonas metropolitanas, en su origen la integración de la ZMM fue problemática debido a que se presentaron al menos tres propuestas que incluían los municipios de Zinapécuaro, Lagunillas, Huiramba, Indaparapeo, Cuitzeo, Quiroga y Queréndaro. Sin embargo, el convenio fue firmado por los gobiernos municipales de Morelia, Tarímbaro, Charo y Álvaro Obregón. Lo anterior refleja la falta de consensos en la definición y justificación de los criterios de delimitación, que generalmente se enfocan en cuestiones morfológicas y flujos de accesibilidad (SÁNCHEZ & VIEYRA, 2012).

El sistema de planeación nacional en México se integra por diversas instancias, entre las cuales se encuentran los Consejos Estatales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, Comisiones Metropolitanas y de Conurbaciones y Consejos Municipales de Desarrollo Urbano y Vivienda. Estas instancias son consideradas en los distintos niveles de gobierno para la instauración de una planeación democrática participativa, entendida como un modelo que integra a todos los sectores de la población y donde se incluyen modelos de conservación de la biodiversidad y políticas culturales (FERNÁNDEZ & BOCCO, 2003).

Sin embargo, en términos de planeación y gestión, la ZMM no cuenta con el Instituto de Planeación Metropolitana que se establece en la ley, por lo que la gestión se realiza desde una dirección adscrita a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad (nivel estatal). Entre los instrumentos de gestión se encuentra el Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Metropolitana, publicado en 2013 y que actualmente

se encuentra en proceso de actualización. Pese a la existencia de instancias e instrumentos de gestión metropolitana, se manifiesta una fuerte presión para cambiar el uso de suelo por parte del sector inmobiliario y loteadores informales, así como por el sector aguacatero. Esta presión por el cambio de uso de suelo ha generado procesos de degradación asociados al desplazamiento de las actividades agrícolas.

Tabla 1

## Normas e instrumentos de gestión para la Zona Metropolitana de Morelia

Año	Normativa, Instrumento o Plan	Nivel de Administración	Escala y alcance			
			Nacional	Regional-Estado Federal	Metropolitano	Urbano-local
2017	Programa Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de Michoacán de Ocampo (2009-2030)	Estatal			●	●
2016	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y desarrollo urbano	Estatal Nacional	●	●	●	●
2007	Código de Desarrollo Urbano de Michoacán de Ocampo (reformulado en 2018)	Estatal			●	●
2013	Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Metropolitana (en actualización)	Metropolitano			●	●
2020-2024	Plan de Desarrollo Urbano de Morelia 2020-2024	Municipal				●
2021	Plan Municipal de Desarrollo de Morelia 2021-2024	Municipal			●	●

Fuente: elaboración propia

## Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana: un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile

De esta manera, se concluye que en general el modelo de coordinación metropolitana en México no ha sido capaz de incidir en los procesos de cambio de uso de suelo. En muchos casos, las comisiones metropolitanas han sido de papel, limitadas a la celebración de convenios y la gestión de recursos obtenidos del fondo público.

A pesar de lo anterior, en años recientes (2019 y 2020), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), asociada al nivel federal, puso en marcha un esquema de reestructuración en la coordinación de instancias de planeación metropolitana. Esta plantea un cambio en la asignación discrecional que se hacía de los recursos del fondo metropolitano, todo ello tendiente a lograr la coordinación funcional y evitar la ineficiencia de las comisiones metropolitanas (BASÁÑEZ, 2020). Los resultados de esta estrategia todavía no se ven reflejados en el territorio estudiado, donde la gobernanza metropolitana, asociada a este proceso de urbanización expansiva, se ha concentrado en crear un buen clima empresarial y generar todo tipo de atractivos al capital, lo que se traduce en la producción de espacios metropolitanos en los cuales la disparidad en la distribución de la riqueza es tan evidente como el incremento del empobrecimiento urbano (HIDALGO & JANOSCHKA, 2014b; GASCA, 2013; HARVEY, 2001).

### Conurbación y metropolización de La Serena-Coquimbo: fragmentación, segregación y conflicto ambiental

La metrópolis La Serena-Coquimbo se localiza en la región de Coquimbo y forma parte de la Provincia del Elqui. Esta surge como producto de la conurbación de las áreas urbanas de La Serena y Coquimbo,

ambas ciudades de tipo intermedias, localizadas en la costa de Chile. Se emplazan, al inicio y final de los valles interiores, en el eje formado por el puerto de Coquimbo y el paso fronterizo de Agua Negra.

El sistema urbano conformado por estas ciudades presenta una localización privilegiada, dado que se posiciona relativamente cerca de la zona metropolitana de Santiago y del gran norte minero. Desde el punto de vista social y económico, presenta una base económica diversificada, concentrando en su interior servicios e infraestructura, especialmente de tipo educativa, de alcance regional (GORE COQUIMBO, 2010). En este sentido, La Serena-Coquimbo se ha configurado como una metrópolis de tipo postindustrial, dado que se distingue de aquellas ciudades metropolitanas que se desarrollaron en el marco del proceso de industrialización (ORELLANA, 2020).

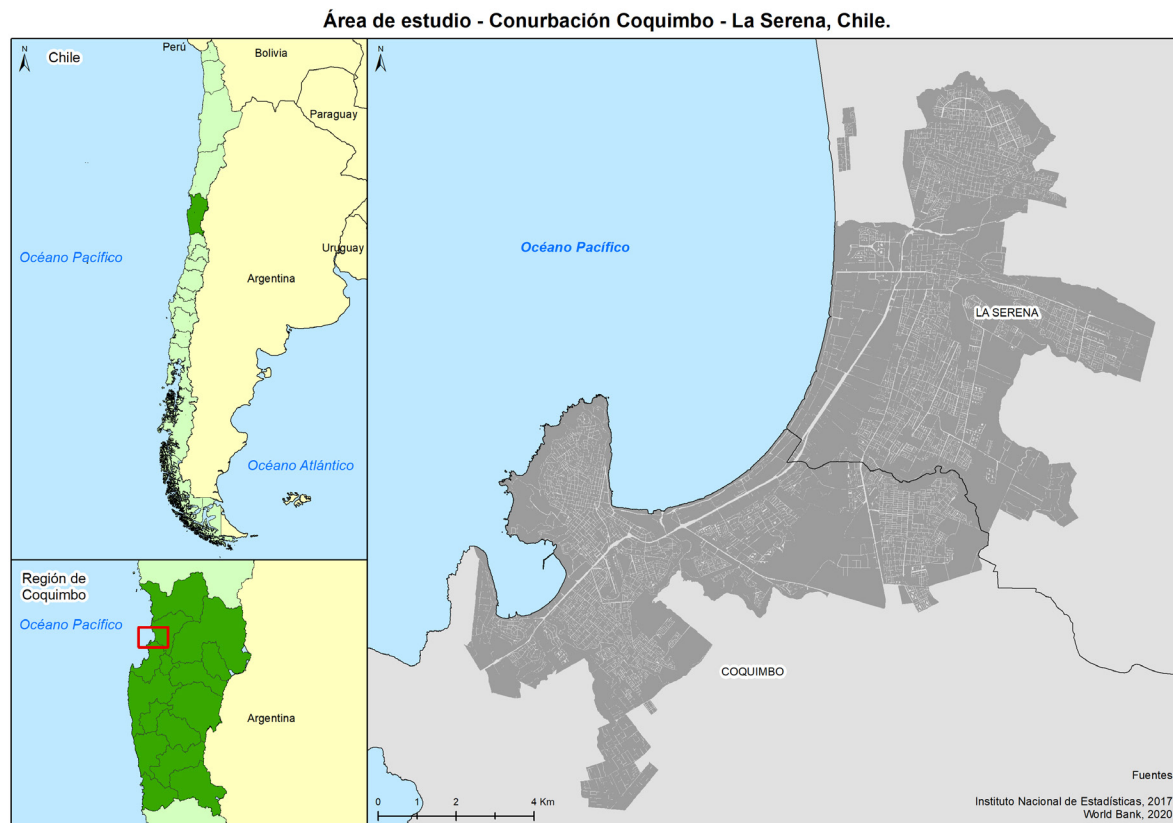
En el interior reside aproximadamente el 60 % de la población regional, que alcanza los 448.784 habitantes según el censo de población y vivienda del año 2017, donde 227.730 son de Coquimbo y 221.054, de La Serena. Esta aglomeración urbana ha experimentado un intenso proceso de crecimiento demográfico, que la ha llevado en la actualidad a superar los 500.000 habitantes, lo que la convierte en la metrópolis más importante del norte de Chile y la cuarta a nivel nacional.

La falta de gestión territorial en el área metropolitana se transformó en un problema, especialmente en la zona conurbada de ambas ciudades, dado el surgimiento de conflictos ambientales y sociales como son la fragmentación y segregación del espacio urbano. Lo anterior se relaciona con el modelo de gobernanza y los instrumentos de planificación que la acompañan, en la medida en que la producción del

espacio es resultado de un proceso que responde a las estrategias de actores y fenómenos de aprendizaje colectivo (HIDALGO & ARENAS, 2014a, p. 232).

El área urbana se configuró a través de diferentes fragmentos. El resultado de estas formas se ha di-

rigido a grupos sociales disímiles socioeconómicamente. Por lo tanto, estas urbanizaciones, además de fragmentarias, son productoras de segregación. Esta expresión de división de grupos medios altos y altos no es un fenómeno nuevo en el interior de ambas ciudades. No obstante, en el espacio de la



**Figura 4.** Localización de la conurbación de La Serena-Coquimbo en el contexto nacional

Fuente: elaboración propia, 2023

metrópolis, la segregación adquiere otra forma y escala, que podrían estar intensificando los efectos negativos.

Ejemplo de ello es Las Compañías, un área urbana localizada en la periferia norte de la conurbación, donde se ha producido una concentración sistemática de grupos populares y de viviendas sociales. La segregación residencial producida, sumada a las problemáticas en cuanto a vías de conexión con la ciudad, se traducen en la generación de un sector donde se acumulan desventajas socioeconómicas respecto del resto de la ciudad (ATISBA, 2011).

Por otro lado, se han desarrollado las parcelaciones de agrado de 5000 m<sup>2</sup>, que son comprados por grupos medios y altos, con viviendas de alto estándar, donde el componente recreativo juega un rol principal debido a la construcción de amenidades. Estas formas residenciales, pese a emplazarse en las áreas rurales, están dirigidas para los habitantes de origen urbano.

De este modo, se han conformado sectores de grupos medios altos y altos, en espacios discontinuos de la ciudad, sin formar parte de ella en términos formales, pero sí en términos prácticos. El desarrollo de ocupación fuera de los límites urbanos está generando la producción de un espacio diferenciado del previamente asociado con lo urbano, un espacio de tipo híbrido. En este conviven elementos sociales y morfológicos asociados a lo urbano y lo rural, que configuran una forma de habitar diferenciada de la ciudad y el campo. Algunos impactos relacionados con este tipo de urbanización son la pérdida de tierra agrícola, el aumento de la demanda de servicios públicos y la intensificación de las relaciones cotidianas entre lo rural y lo urbano. Es por

lo anterior que esta nueva forma urbana demanda la existencia de actores e instrumentos específicos, que conduzcan e inhiban la producción de procesos socio-espaciales negativos ambientalmente.

En suma, el modo en que se produjo el proceso de expansión se tradujo en la separación entre los espacios residenciales y laborales, a lo que se suma la conformación de extensas áreas residenciales con bajos estándares urbanos (HIDALGO ET AL., 2009). Específicamente, algunas de las externalidades negativas que se reconocen por el exceso de consumo de suelo urbano son los problemas de conectividad vial, de transporte y la segregación espacial, que afectan la calidad de vida (CES, 2015). Asimismo, es posible evidenciar que el acceso a enseñanza secundaria es menor al 50 % en las áreas del norte de La Serena, en la Bahía de Coquimbo y al oriente de esta comuna, correspondiente a sectores urbanos que tienden a una mayor inequidad social.

A lo anterior se vienen sumando amenazas sobre el equilibrio ecológico en zonas de valor natural, a través de lo que se ha conceptualizado como producción de segunda naturaleza, surgiendo problemáticas ambientales (HIDALGO ET AL., 2022). En este sentido, la urbanización en el área conurbada empezó a desarrollarse desde la década de los 90, y adquirió una mayor intensidad desde los 2000 a la fecha. Esta se produjo en (1) la zona sur de la ciudad de la Serena, sobre un sector denominado Las Vegas, que es donde predominaron las actividades agrícolas hasta 1980; (2) la línea de costa de ambas ciudades, donde se desarrollaba la pesca de tipo artesanal, y (3), la frontera norte de la ciudad de Coquimbo, correspondiente al sector de Tierras Blancas (ORELLANA, 2020; ORELLANA ET AL., 2016). Esta área se caracteriza por presentar una topografía

ascendente que va desde la línea de costa hacia los cerros, que es modelada por afluentes, quebradas y vegetación, cuyo paisaje forma humedales con abundante biodiversidad (HIDALGO ET AL., 2022; ORTIZ ET AL., 2002).

Sin embargo, estos suelos han sido afectados por la forma en que se produce la metropolización. En este sentido, uno de los ecosistemas que impactados es el humedal El Culebrón. Este se localiza en el norte de la comuna de Coquimbo, formándose producto

Niveles de acceso a educación secundaria - Conurbación Coquimbo - La Serena, Chile.

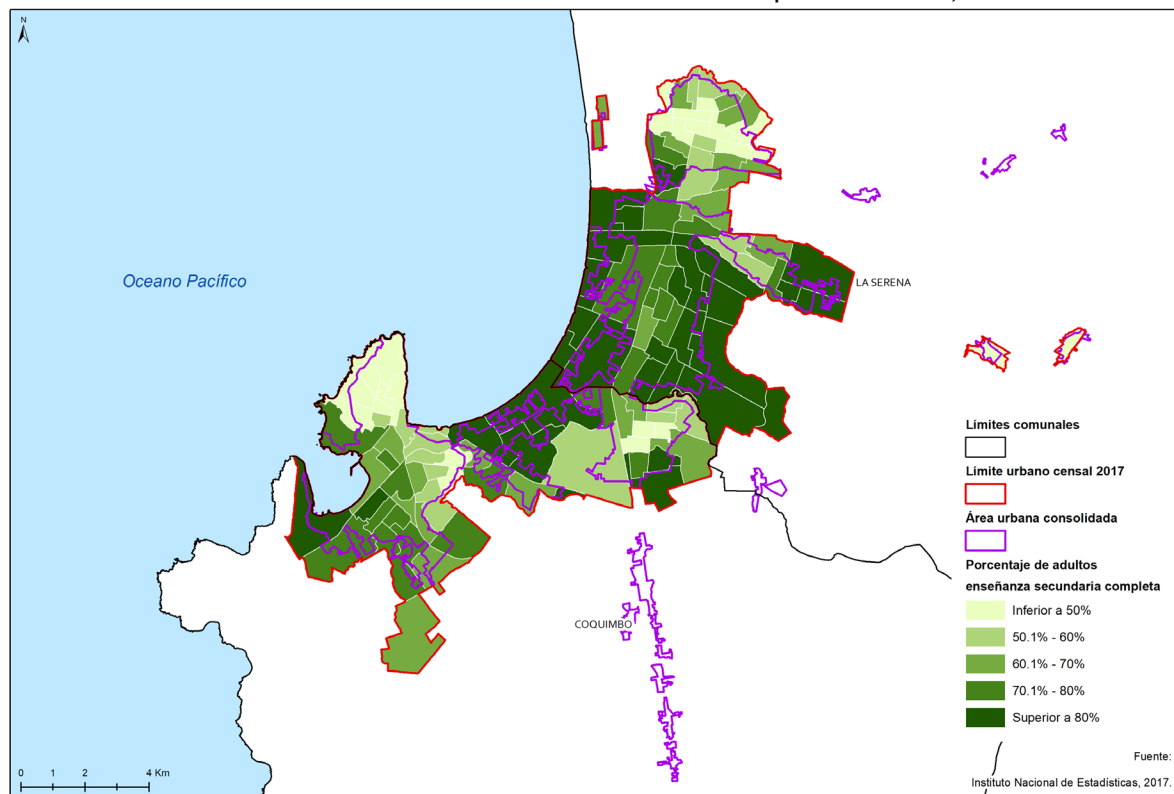


Figura 5. Nivel de enseñanza secundaria y límites urbanos de la Conurbación La Serena- Coquimbo

Fuente: elaboración propia



**Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana:** un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile

de la existencia del estero homónimo. Las primeras intervenciones a este ecosistema se desarrollaron durante el siglo XIX, con el tren que unía Coquimbo y Romeral, principalmente para el transporte de mercancía minera. Posteriormente, a mediados de siglo XX, en el marco del Plan La Serena, esta zona

fue desecada y rellenada, con el objetivo de generar las condiciones necesarias para la producción agrícola. Lo anterior “invisibilizó” este espacio, y en la parte baja se ha dado paso a la irrupción de la Carretera Panamericana y usos recreacionales, como son complejos deportivos, la Avenida del Mar,



**Figura 6.** Sector Las Compañías de la Ciudad de La Serena

Fuente: Elaboración propia

costanera de uso turístico y los senderos hechos por los habitantes (HIDALGO *ET AL.*, 2022; SEGEUR, 2015; LUNA *ET AL.*, 2006).

En la actualidad se siguen produciendo impactos y la zona se encuentra vulnerable a la presión urbana que

se incrementa con base en los subsidios de vivienda entregados por el Estado y la construcción de nuevos conjuntos habitacionales. De hecho, el área de Las Canteras ha sido un sector de fuerte urbanización en los últimos veinte años, que presiona los límites del estero (HIDALGO *ET AL.* 2022; LUNA *ET AL.*, 2006).



**Figura 7.** Ciudad de Coquimbo vista hacia las Terrazas  
Fuente: elaboración propia

Figura 8

Subsidios de Vivienda en La Serena-Coquimbo 2013-2022

Municipio	Modalidad de subsidios			Total
	Vivienda nueva	Mejoramiento	Vivienda usada	
La Serena	5.713	5.993	417	12.123
Coquimbo	4.579	352	3.819	8.750
Total	10.292	6.345	4.236	20.873

Fuente: elaboración propia con base en datos del Ministerio de Vivienda y Urbanismo

Como se expuso, el área del humedal localizada en la costa presenta una alta presión dada por la acción antrópica que modela su presencia y configuración (HIDALGO *ET AL.*, 2022; LUNA *ET AL.*, 2006). Lo anterior es posible dado que esta área por largo tiempo no contó con instrumentos de planificación, quedando fuera del ámbito urbano, donde tampoco existe ninguna autoridad que aborde la gestión de este espacio desde una visión metropolitana.

### Modelo de gestión metropolitana en La Serena-Coquimbo: duplicidad institucional

El crecimiento urbano de La Serena y Coquimbo se ha producido de modo más bien orgánico, debido a que dicho proceso ocurrió al margen de una institucionalidad asociada a la gestión de escala metropolitana. De hecho, pese a que la conurbación se ha venido conformando de modo acelerado, esta no es reconocida formalmente, y tampoco

existe un gobierno específico para su gestión. En este sentido, el debate respecto de la necesidad de desarrollar una gobernabilidad adecuada para los espacios metropolitanos va a cumplir un siglo en el caso chileno sin ser tratada (DOCKENDORFF, 1992; VALENZUELA, 1996; MARTELLI & VALENZUELA, 1999; ORELLANA, 2003, ORELLANA, 2013). Este debate no es solo propio de la realidad nacional, sino que tiene sus orígenes en las ciudades del norte global, que es donde inicialmente la ciudad de tipo compacta dio paso a nuevas formas metropolitanas, como son las regiones urbanas y las ciudades región que, en el contexto reciente, se multiplican en América Latina.

En el caso chileno, VALENZUELA Y TOLEDO (2017) señalan que ha habido un tránsito desde un modelo de gestión territorial extremadamente centralista hacia una gobernanza metropolitana intergubernamental, que hace recaer el poder político y simbólico en un gobernador regional que debe articularse con las instituciones nacionales y locales.

Tabla 2

## Normativa e Instrumentos de Gestión de la Conurbación La Serena-Coquimbo

Año	Normativa, Instrumento o Plan	Nivel de Administración	Escalas y alcance			
			Nacional	Regional-Estado Federal	Metro-politano	Urbano-local
2014	Política Nacional de desarrollo Urbano	Gobierno Central	●	●	●	●
En construcción	Política Regional de Ordenamiento Territorial	Gobierno Central		●	●	●
En construcción	Plan Regional de Desarrollo Urbano	Gobierno Central		●	●	●
En construcción	Política Regional de Desarrollo Urbano	Gobierno Central		●	●	●
2005	Plan Regulador Intercomunal de Elqui	Gobierno Central			●	●
2015-2018	Plan Regulador Intercomunal de La Serena	Municipio				●
2013-2016	Plan Regulador Intercomunal de Coquimbo	Municipio				●
2004-2020	Plan de Desarrollo Comunal de La Serena	Municipio				●
1984-2016	Plan de Desarrollo Comunal comuna de Coquimbo	Municipio				●

Fuente: elaboración propia

## Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana: un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile

En este sentido, la Política Nacional de Desarrollo Urbano (2014) señala que la planificación metropolitana estará a cargo de una institucionalidad y cargo que gobernará en sus aspectos colectivos o sistémicos a territorios que estén dentro de su área metropolitana. En este sentido, la creación de una autoridad como el gobernador regional implica la redefinición de potestades, competencias y funciones tanto a nivel regional como comunal. Por esto, cuando existan gobiernos metropolitanos, las entidades subnacionales y locales tendrán atribuciones diferentes de aquellas a de escala intermedia, cuya creación se determinará por ley caso a caso, y la gestión metropolitana, en un primer momento, estará conducida por el gobierno regional (GOBIERNO DE CHILE- PNDU, 2014, pp. 55-56).

Sin embargo, en la práctica, el gobierno regional sigue teniendo a su cargo la administración de un territorio más extenso que la metrópolis, duplicándose su administración con otros organismos de la estructura institucional. Por otro lado, en el interior del área metropolitana se superponen las acciones de los tres niveles de administración de gobierno (delegación central, gobierno regional y municipios), exceptuando los planes intercomunales urbanos para la zonificación de usos de suelo (ORELLANA, 2013; VALENZUELA & TOLEDO, 2017).

En este sentido, también se evidencia la existencia de múltiples instrumentos relacionados con el territorio metropolitano. Estos son en su gran mayoría de tipo orientadores y no vinculantes, lo que significa que sus indicaciones quedan en el ámbito de las sugerencias o recomendaciones, las cuales se pueden tomar en cuenta o no. Además, esta multiplicidad de instrumentos se aloja en diversas instituciones, que tienen distinto nivel jerárquico, y queda más bien invisibilizado en manos de quién está para velar el desarrollo integral del área metropolitana.

De hecho, en la práctica, la mayor parte del proceso de conurbación de ambas ciudades se produjo solo a partir de lo establecido en los Planes Reguladores de ambas ciudades, dado que recién en el año 2005 entró en vigencia el Plan Regulador Intercomunal (PRI). En consecuencia, el problema surge en la medida en que los Planes Reguladores Comunales solo pueden abordar áreas urbanas definidas por el límite, y queda fuera de regulación el territorio rural que forma parte de la conurbación. Lo anterior, en parte, es revertido por el PRI, dado que al ser un instrumento de tipo intercomunal aborda los espacios rurales. Sin embargo, este último instrumento fue implementado en 2015, actuando de forma reactiva a los procesos de urbanización por zonas fragmentadas y de planificación en general. Para este momento, hubiera sido más adecuado desarrollar un Plan Regulador Metropolitano (PRM), pero la normativa plantea que los PRM solo pueden desarrollarse en unidades espaciales que alcancen los 500.000 habitantes.

Actualmente, La Serena y Coquimbo pasaron de ser ciudades independientes a ser ciudades conurbadas, donde los procesos de urbanización se han producido de modo fragmentado, incluyendo como parte del sistema urbano desarrollos difusos localizados sobre el espacio rural. De hecho, ante la ausencia de instrumentos y actores que conduzcan este crecimiento, la forma de expansión de la ciudad ha estado conducida por otras lógicas, como son las lógicas de mercado o de la necesidad (ABRAMO, 2012), ambas centradas en la obtención de beneficios individuales y no sociales, lo que pone en riesgo el sistema urbano en su conjunto.

Es producto de estas problemáticas que los municipios de La Serena y Coquimbo generaron acciones conjuntas para abordar el desarrollo integral de

ambas comunas. El resultado de estas acciones es, por ejemplo, la generación del plan de acción área metropolitana La Serena Coquimbo, iniciativa implementada en acuerdo común entre ambos municipios, junto con el apoyo del Gobierno Regional de Coquimbo, la Subsecretaría de Desarrollo Regional (SUBDERE) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El objetivo del plan fue activar las capacidades locales para planificar el desarrollo armónico del área metropolitana, construyendo una respuesta acorde y sostenible con las problemáticas que surgen del crecimiento acelerado.

### Los modelos de gestión de las metrópolis de Morelia-Tarímbaro y La Serena-Coquimbo: los retos de la gobernanza en el contexto latinoamericano

La revisión de los procesos de urbanización de ambas metrópolis, en conjunto con la estructura institucional que la acompaña, permite evidenciar que actualmente la gobernanza de las áreas metropolitanas sigue siendo un reto en los países latinoamericanos. Lo anterior ocurre dado que en ambas ciudades se identifican problemáticas similares, en cuanto a implementación de las propuestas relacionadas con la gobernanza, lo que se traduce en problemáticas sociales y ambientales.

En ambos países se proponen múltiples normativas e instrumentos para abordar la gobernanza metropo-

litana. No obstante, estas normativas o instrumentos no logran implementarse en su totalidad, concretizándose, además, de modo reactivo. Por lo anterior, las acciones ocurren al margen de la normativa, o la normativa llega tarde a procesos ya materializados. Lo anterior se traduce en el surgimiento de problemas comunes en ambas metrópolis, como son los temas de movilidad, distribución del agua, segregación y fragmentación. A esto también se suma el desarrollo de urbanizaciones informales, que generan diversos conflictos en el medio donde se producen.

Sin embargo, pese a lo extendido del diagnóstico respecto de los retos que genera la gobernanza territorial, existen pocos trabajos que ahonden en las causas que explican las dificultades de modo situado. De hecho, la mayor parte de los trabajos se centran en describir las acciones implementadas, los problemas que surgen, proponiendo, además, otros modos de gestionar las metrópolis. En cambio, las causas han sido abordadas desde los estudios urbanos, donde se explica el papel que toma el mercado e incluso el Estado en la producción de los nuevos patrones y estructuras dentro de una ciudad extendida o dual, a la hora de organizar la producción, el intercambio y el consumo, así como ejercer el poder económico y político en el interior de las áreas metropolitanas. De este modo, en la práctica, otros actores de tipo privados como los promotores inmobiliarios, o el Estado, a través de acciones puntuales (fuera de la norma), son los que adquieren mayor relevancia a la hora de gestionar el uso del territorio a la escala metropolitana.

## Reflexiones finales

---

Los casos analizados dan cuenta de que ninguno de los modelos de gobernanza metropolitana ha sido capaz de contener el crecimiento urbano que se da en las periferias de las ciudades y resolver la demanda de servicios que dicho crecimiento genera. Asimismo, en ambos casos ha habido una omisión explícita de la relación entre agentes privados y los gobiernos municipales que integran las zonas metropolitanas, para concretar la construcción de grandes proyectos inmobiliarios.

En este sentido, para abordar las problemáticas del área metropolitana desde una mirada integral y coordinada entre las comunas que forman parte de este sistema, se hace necesario no solo contar con instrumentos, sino con una autoridad adecuada que sea capaz de coordinar temáticas relacionadas con el ámbito de la vivienda, salud, educación, transporte, uso de suelo o manejo de residuos, entre otros asuntos. Esta autoridad debiera centrarse en la gestión de la ciudad metropolitana (y no regional, como en el caso de Chile), acompañándose, además, del poder económico y político que le permita conducir, coordinar y tener efectividad en los procesos. Lo anterior significa transitar desde la gobernanza territorial a la gobernanza de ciu-

dades. A diferencia de la noción de territorio, las ciudades son unidades espaciales completamente dinámicas (no solo en su contenido, sino en su forma), las que requieren la formación de unidades de planificación descentralizadas, que actúen de modo simultáneo a sus transformaciones, superando así la sectorialidad que caracteriza las actuales formas de gestionar el territorio en el ámbito latinoamericano.

Por otro lado, también se sugiere que, para avanzar en una gobernanza efectiva y eficiente, es adecuado invertir el modo de razonamiento. En este sentido, se busca, en primera instancia, describir los actuales modos de gobernanza en el territorio, para desde ahí contribuir a su institucionalización y perfeccionamiento, en pro de los objetivos estratégicos propuestos y, desde ahí, revertir las problemáticas ambientales actualmente en curso. Esto debido a que la mayoría de las propuestas no reconocen las actuales prácticas asociadas a la gobernanza, las que podrían estar interfiriendo en llevar las propuestas de gestión a la praxis.

En suma, los desafíos asociados a la gobernanza en los contextos metropolitanos analizados siguen plenamente vigentes, y cada vez adquieren mayor relevancia en favor de velar por la formación de áreas urbanas sustentables.

## Referencias bibliográficas

---

- Abramo, P.** (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *Revista EURE*, Vol. 38, 114, 35-69. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000200002>
- ATISBA.** Reporte (2011). Estudio Guetos en Chile. *Documenting electronic sources on the Internet*. <http://www.atisba.cl>
- Basáñez, P.** (2020). Gobernanza Metropolitana: objeto, principios y proceso de implementación en el Estado de México. *Revista IAPEM*, vol.106, 11-38. <https://iapem.edomex.gob.mx/>
- Diario oficial de la federación** (2016). Ley general de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Última reforma 2021. Cámara de diputados del Congreso de la Unión.
- Dockendorff, E.** (1992). Metropolización y gestión urbana: coordinación y administración de la gestión urbana intercomunal en el Gran Santiago. Centro de Estudios del Desarrollo.
- Fernández, G. & Bocco, G.** (2003). El ordenamiento ecológico comunitario: una alternativa de planeación participativa en el contexto de la política ambiental de México. *Gaceta Ecológica*, 68, 9-22. <https://www.redalyc.org/pdf/539/53906802.pdf>
- Ferrero, M.** (2010). Gobernando (en) un mundo en globalización: una mirada conceptual a la gobernanza desde las relaciones internacionales. En Concepción, L y Moctezuma, P. (Ed.), *Gobernanza global y democracia* (pp. 147-167). Universidad Autónoma de Baja California, Miguel Ángel Porrúa.
- Gasca, J.** (2013). Reestructuración y polarización entre ciudades y regiones en México durante el neoliberalismo. En P. Olivera (Ed.), *Polarización social en la ciudad contemporánea* (pp. 21-53). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Gobierno de Chile** (2014). Política Nacional Desarrollo Urbano (PNDU). <https://cndu.gob.cl/>
- Gobierno Regional de Coquimbo** (2010). *Estrategia Regional de Desarrollo al 2020*. [www.gorecoquimbo.cl/gorecoquimbo/site/edic/base/port/estrategia\\_regional.html](http://www.gorecoquimbo.cl/gorecoquimbo/site/edic/base/port/estrategia_regional.html).
- González, S.; Larralde C. & Helia, A.** (2019). La forma urbana actual de las zonas metropolitanas en México: indicadores y dimensiones morfológicas. *Estudios demográficos y urbanos*, vol. 34, 1, 11-42. DOI: 10.24201/edu.v34i1.1799
- Harvey, D.** (2001). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal.



**Los modelos de gestión metropolitana y la expansión urbana:** un análisis comparativo de los casos de la Zona Metropolitana de Morelia, México y La Serena-Coquimbo, Chile

- Hidalgo, R. & Arenas, F.** (2014a). La planificación territorial en los espacios metropolitanos: desafíos de sustentabilidad y gobernanza para el desarrollo urbano chileno. En Montoya, J. Hidalgo, R., Brand, P. & Pérez, L., *Metropolizaciones Chile-Colombia. Experiencias de Bogotá, Medellín, Santiago y Concepción* (pp. 227-236). Universidad Nacional de Colombia. [https://www.researchgate.net/publication/284163611\\_La\\_planificacion\\_territorial\\_en\\_los\\_espacios\\_metropolitanos\\_desafios\\_de\\_sustentabilidad\\_y\\_gobernanza\\_para\\_el\\_desarrollo\\_urbano\\_chileno](https://www.researchgate.net/publication/284163611_La_planificacion_territorial_en_los_espacios_metropolitanos_desafios_de_sustentabilidad_y_gobernanza_para_el_desarrollo_urbano_chileno)
- Hidalgo, R. & Janoschka, M.** (2014b). La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid. *Serie Geolibros*, N.º 19.
- Hidalgo, R.; Arenas, F. & Monsalve, R.** (2009). La conurbación La Serena-Coquimbo: problemas y desafíos de su transformación metropolitana. En Hidalgo, R., De Mattos, C. y Arenas, F. (Ed.), *Chile: del país urbano al país metropolitano* (pp. 161-184). Instituto de Geografía y Pontificia Universidad Católica de Chile. [https://www.researchgate.net/publication/272086035\\_Chile\\_del\\_pais\\_urbano\\_al\\_pais\\_metropolitano](https://www.researchgate.net/publication/272086035_Chile_del_pais_urbano_al_pais_metropolitano)
- Hidalgo, R.; Vergara-Constela, C. & González-Rodríguez, M.** (2022). Las condiciones de la urbanización y la producción de naturaleza en ciudades litorales chilenas. Los casos de Valparaíso y Coquimbo. *Revista EURE*, vol. 48, 145. <http://dx.doi.org/10.7764/eure.48.145.03>Autor y otros (2022)
- Instituto Municipal de Planeación de Morelia** (2021). *Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Morelia 2020-20240*. <https://iki-alliance.mx/wp-content/uploads/Programa-Municipal-de-Desarrollo-Urbano-Morelia-1.pdf>
- Instituto nacional de geografía y estadística.** Censos de población y vivienda de 1990, 2000, 2010 y 2020. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Luna, D.; Mena, S. & Ormeño, J.** (2006). *Memoria explicativa. Zonificación para el manejo ambiental del Estero El Culebrón*. Consultoría para la Ilustre Municipalidad de Coquimbo, Proyecto “Ciudad Inteligente”.
- Martelli, G. & Valenzuela, E.** (1999). *Propuestas para la Descentralización*. Fundación Friedrich Ebert.
- Orellana, A.** (2003). Gobernabilidad de las áreas metropolitanas de Europa y América Latina: ¿respuestas democráticas o eficaces? Ponencia presentada en las *III Jornadas de Arquitectura y Urbanismo*, ICCI, Barcelona.
- Orellana, A.** (2013). Gobiernos metropolitanos para Chile: la necesidad versus la factibilidad. *Centro de Políticas Públicas PUC*, 8, núm. 63. <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/2946>
- Orellana, A.** (2020). Conformación metropolitana desde la fragmentación: el proceso de conurbación del Gran La Serena. *Urbano*, vol. 23, 58-83. DOI: <https://doi.org/10.22320/07183607>

- Orellana, A.; Díaz, M. & Fierro, M. (2016). De la Ciudad Mediterránea a la Metrópolis Costera, el caso del Gran La Serena. *Revista Urbano* N° 33, 30-46. <https://revistas.ubiobio.cl>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). (2012). *Redefining "Urban". A new way to measure metropolitan areas*. OCDE. <https://www.oecd.org/regional/redefining-urban-9789264174108-en.htm>
- Ortíz, J.; Castro, C. & Escolano, S. (2002). Procesos de reestructuración urbana y niveles de vulnerabilidad a amenazas naturales en una ciudad de tamaño medio: La Serena, Chile. *Investigaciones Geográficas Chile*, 36, 17-41. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/117907>
- Periódico oficial del Estado (2007). *Código de desarrollo urbano del estado de Michoacán*. Congreso Local. <http://congresomich.gob.mx/file/C%C3%93DIGO-DE-DESARROLLO-URBANO-DEL-ESTADO-REF-30-DE-JUNIO-DE-2022.pdf>
- Periódico oficial del Estado (2013). *Programa de Ordenamiento Urbano de la Zona Metropolitana de Morelia*. <https://implanmorelia.org/site/e-pouz-2013/>
- Programa Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES). (2015). *Plan de acción La Serena - Coquimbo: El potencial de un área metropolitana integrada y sostenible*. <https://www.iadb.org/es/desarrollo-urbano-y-vivienda/programa-ciudades-emergentes-y-sostenibles>
- Romero, D; Vargas, V.; Corona, N.; Castillo, R. & Ramírez, M. (2020). *Atlas de vulnerabilidad urbana ante el Covid-19 en la Zona Metropolitana de Morelia*. Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México. [http://www.igg.unam.mx/covid-19/Vista/archivos/atlas/ZM\\_morelia.pdf](http://www.igg.unam.mx/covid-19/Vista/archivos/atlas/ZM_morelia.pdf)
- Ruiz, C.; Vieyra, A. & Méndez, Y. (2021). Segregación espacial en Tarímbaro, municipio periurbano de la zona metropolitana de Morelia, Michoacán, México. *Revista de Geografía Norte Grande*, 78, 237-257. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022021000100237>
- Sánchez, M. & Vieyra, A. (2012). Evaluación de la integración funcional de la zona metropolitana de Morelia. *INCEPTUM*, (7), 12, 366-392. <https://www.researchgate.net>
- Segeur, S. (2015). Nuevas urbanizaciones costeras, ¿Gentrificación turística en Bahía de Coquimbo? *Revista de Urbanismo*, 32, 18-31. <https://doi.org/10.5354/ru.v17i32.36528>
- Soja, E. (2000). *Postmetrópolis. Critical Studies of Cities and Regions*. Blackwell.
- Valenzuela, E. (1996). *Rancagua: la fecundidad de un gobierno local*. FES.
- Valenzuela, E. & Toledo, C. (2017). Pugna por gobernanza urbano-metropolitana en Chile: resistencia de agencias y reforma intergubernamental con poder regional. *Urbano*, 35, 18-31. <https://doi.org/10.22320/07183607.2017.20.35.02>
- Zoido F.; Lois, R. & Piñeiro, Á. (2013). *Diccionario de urbanismo, geografía urbana y ordenación del territorio*. Cátedra.