

## CRECIMIENTO URBANO Y GLOBALIZACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE CONCEPCIÓN, CHILE, 1992-2010

**Julio Parra Vera**

Universidad de Concepción  
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía  
Región del Bio-Bio Chile  
[julioparra@udec.cl](mailto:julioparra@udec.cl)

### RESUMEN

Se estudiarán las “nuevas” formas de crecimiento del Área Metropolitana de Concepción (AMC), desde un doble punto de vista: los tipos (formas físicas resultantes) y los procesos (su desarrollo en el tiempo y su localización territorial), durante el período 1992-2010, surgidas éstas como manifestaciones de reestructuración y cambio en las lógicas de crecimiento urbano producto de la globalización que afectan a esta ciudad de escala y tamaño intermedio, así como a muchas otras.

Situada a 525 km. al Sur de Santiago de Chile entre los 36°35' latitud sur y 72°45' longitud oeste y 37°00' latitud sur y 73°15' longitud oeste y con una población de 1.010.950 habitantes, el AMC es la segunda mayor concentración urbana de Chile. Tiene una variada actividad económica basada en la industria (forestal, minera, pesquera y manufacturera, entre otros) y es un importante centro de servicios.

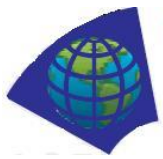
Se pretende aportar un estudio exploratorio y prospectivo, en donde muchas de las herramientas y conclusiones son de carácter experimental y provisorio, dado que se trata de una aproximación a fenómenos complejos y recientes.

**PALABRAS CLAVE:** Globalización, formas de crecimiento urbano, metropolización, Concepción Metropolitana.

### ABSTRACT

They study the "new" forms of growth of the metropolitan area of Concepción (AMC), from two points of view: the types (resulting physical forms) and processes (development over time and geographical location) during the period 1992-2010, they emerged as manifestations of restructuring and change in urban growth logical product of globalization that affect this city of scale and medium-sized and many others.

Located 525 km. South of Santiago de Chile between 36 ° 35 'south latitude and 72 ° 45' west longitude and 37 ° 00 'south latitude and 73 ° 15' west longitude, with a population of 1,010,950 inhabitants, the AMC is the second largest urban concentration of Chile. It has a diverse economic activity based on the industry



(forestry, mining, fishing and manufacturing, among others) and is a major service center.

It aims to provide a prospective exploratory study, where many of the tools and findings are experimental and tentative, since it is an approach to complex phenomena and new.

**KEYWORDS:** Globalization, urban growth patterns, metropolization Metropolitan Concepción.

## **Introducción**

### ***Transformación de la ciudad en la era de la globalización***

Existe un consenso cada vez más extendido que afirma que las ciudades están experimentando cambios profundos por transformaciones derivadas de los procesos de globalización económica y cultural.

Como afirma Font (1997) los cambios ocurridos con la mundialización de la economía y la transformación de los sistemas productivos, los avances tecnológicos en las telecomunicaciones y en la generalización de la movilidad privada, entre otros factores, se ha alterado la utilización del territorio por parte de distintos grupos sociales, a tal punto de que actualmente se habla de una nueva relación sociedad- territorio.

Importante es señalar que, cuando se estudian estos procesos de transformación de las ciudades respecto a la globalización, “[...] todas las ciudades son tocadas por este fenómeno, y [...] su involucramiento en este proceso no es cuestión de estar en lo más alto o en lo más bajo de éste, sino más bien en la influencia y alcances de este proceso” (De Mattos, 2002a).

Gran parte de los estudios urbanos y territoriales acerca de estas transformaciones coinciden en que uno de los cambios más significativos es la recuperación de la importancia de las ciudades y su crecimiento, con el que se desencadenan nuevas formas de expansión metropolitana, distintas a las observadas en la época industrial-desarrollista (en el caso de ciudades latinoamericanas), y en donde “la sub-urbanización, la poli centralización, la polarización social, la segregación residencial, y la fragmentación de la estructura urbana, aparecen como rasgos destacados de una nueva geografía urbana” (De Mattos, 2002a).

### ***Nuevas formas de crecimiento urbano***

El conocer algunos de estos estudios nos permitirá contrastar conceptos y definiciones con los observados en el AMC, abriendo posibilidades de traslado de información entre nuestra área de estudio y otras ciudades o casos estudiados.



Al analizar el caso específico del Área metropolitana de Barcelona Font (1997), describe la necesidad de estudiar estos procesos luego de la reestructuración observada y comienza por agruparlos en macro-tipos: "...Este espacio conoce hoy tendencias de difusión y descentralización muy fuertes que dan lugar a crecimientos de cuatro grandes tipos: expansión del núcleo central, transformación por sustitución, emplazamientos sobre ejes viarios y crecimientos dispersos..."

Luego, en un análisis más detallado del área en cuestión, Font profundiza en el estudio de los tipos morfológicos resultantes del trabajo de Llop (1995) acerca del área central de la Barcelona Metropolitana, que serán luego ampliados por Font, Llop y Vilanova (1999) a toda la región metropolitana. En resumen éstos se agrupan en tres tipos generales:

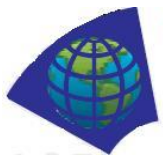
- Ambientes urbanos: los aglomerados, las extensiones, y los hilos o filamentos.
- Paisajes de la baja densidad y de los límites: los desagregados, los asentamientos dispersos.
- Escenarios en red: los elementos arteriales, los enclaves o nodos.

Al comparar estas tipologías con los procesos de crecimiento y desarrollo del Área Metropolitana, Font (1997) describe los procesos morfo tipológicos a través de los cuales se puede sintetizar el desarrollo actual de Barcelona:

- Extensión urbana por prolongación de las redes de infraestructura (viaria, de los servicios urbanos) existente, como estrategia de contigüidad y aprovechamiento del capital social fijo.
- Metamorfosis, como resultado de un conjunto de procesos de transformación interna difusos e imperceptibles, generalmente no planificados.
- Conjuntos de grandes contenedores, de uso y configuración compleja. Son las «máquinas híbridas» o lugares de la «concentración».
- Ocupación concreta del territorio rústico o no urbanizable, incluso los destinados a usos colectivos (parques y reservas metropolitanas, etc.).
- Ocupación o colmatación progresiva de vacíos intermunicipales para usos de carácter público o privado.
- Operaciones unitarias, en forma de grandes actuaciones, como proceso de adición de partes (paquetes) cerradas y previamente planificadas.

En contraste con los trabajos de Font (1997) y Font, Llop y Vilanova (1999), que corresponden al estudio de una metrópoli europea, con características ciertamente distintas al AM de Concepción, podemos citar el trabajo de De Mattos (2002 b) sobre las ciudades latinoamericanas y más precisamente el área metropolitana de Santiago (Chile).

Si bien estos estudios se enfocan más específicamente en los cambios de la morfología general de la ciudad, podemos encontrar nuevas formas de crecimiento



asociadas a los “artefactos de la globalización”; estos son elementos urbanos “que en la mayor parte responden a modelos, prototipos y comportamientos que ya no responden a ninguna especificidad geográfica particular” (De Mattos, 2004a).

Así mismo, el trabajo de Azócar, Sanhueza y Henríquez (2003) para el caso de una ciudad intermedia como lo es Chillán en Chile, puede ayudar a identificar las actuales lógicas de crecimiento para el AMC. En este trabajo, además de cuantificar el cambio urbano en 57 años, a través de fotografías aéreas y SIG, se logra cualificarlo, detectando formas de crecimiento urbanas asociadas a “procesos económicos, sociales y políticos más globales”.

## **Metodología**

### ***Criterios de delimitación del área de estudio***

Si bien es cierto que el Área Metropolitana de Concepción corresponde a su área como provincia, es decir alrededor de 2.800 Km<sup>2</sup> y con trece centros urbanos (MINVU, 2010), el alcance del presente estudio hace necesario acotar esta extensa área para concentrarse en aquellos crecimientos más significativos, agrupados alrededor del centro del AMC.

El sector de estudio queda definido por las siguientes características: a) Estar localizado en el núcleo del AMC, b) Poseer una condición periférica<sup>[1]</sup> con respecto a sus principales centros urbanos, c) Contener los crecimientos más significativos en cuanto a superficie de estos nuevos elementos urbanos, y, d) Presentar una relativa continuidad de la trama urbana.

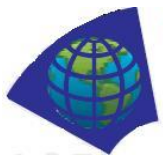
Podríamos sintetizar, entonces, que el área de estudio será el centro del AMC, en sus principales crecimientos en cuanto a superficie y forma de crecimiento, desde el año 1992 hasta 2010, que poseen una condición periférica por su acelerado crecimiento local con respecto a las ciudades componentes del núcleo del AMC.

### ***Caracterización del área metropolitana y su desarrollo***

Para este fin se utilizó información de diversas fuentes, apoyadas en dos documentos claves: la “Memoria Explicativa del Plan Regulador Metropolitano de Concepción” (MINVU, 2010) y el “Análisis de la Red Vial Básica para el gran Concepción” (SECTRA, 2007).y datos e información del Instituto Nacional de Estadísticas (INE).

### ***Crecimientos urbanos y tipologías del AMC***

A partir principalmente de fotografías aéreas, planimetría y visitas a terreno, se detectaron y caracterizaron las principales áreas y sectores de crecimiento urbano del área de estudio. Esta área se apoyó además en diversos documentos, fotografías y publicaciones de cada sector.



La caracterización de estos crecimientos tiene como base el método desarrollado hace ya algunos años por Solá-Morales (1997) para el estudio de los procesos de crecimiento urbano a partir de tres elementos básicos: "...Parcelación (P), entendida como transformación de suelo rustico en urbano, como atribución de uso urbano al suelo. Urbanización (U), operación de construcción de elementos físicos colectivos de la ciudad. Edificación (E), construcción de la edificación...".

A través de estos elementos esenciales se pueden caracterizar los procesos estructurales del crecimiento urbano e intentar tipificarlos.

### **Resultados. Formas y tipos de crecimiento urbano del AMC**

El AMC posee una población total de 1.010.950 hab., con una superficie total de 2.831,3 Km<sup>2</sup> y densidad de 357,0 Hab/Km<sup>2</sup>[\[2\]](#). Abarca las áreas urbanas de las comunas de Concepción, Talcahuano, San Pedro de la Paz, Chiguayante, Tome, Penco, Lota, Coronel, Hualpén y Hualqui.

El AMC tiene una variada e importante actividad económica basada en la industria (forestal, minera, pesquera y manufacturera, entre otros) y es también un importante centro de servicios. Una de sus características más relevante es ser el único lugar del país donde confluyen cuatro modos de transporte: aeroportuario, portuario marítimo, ferroviario y vial.

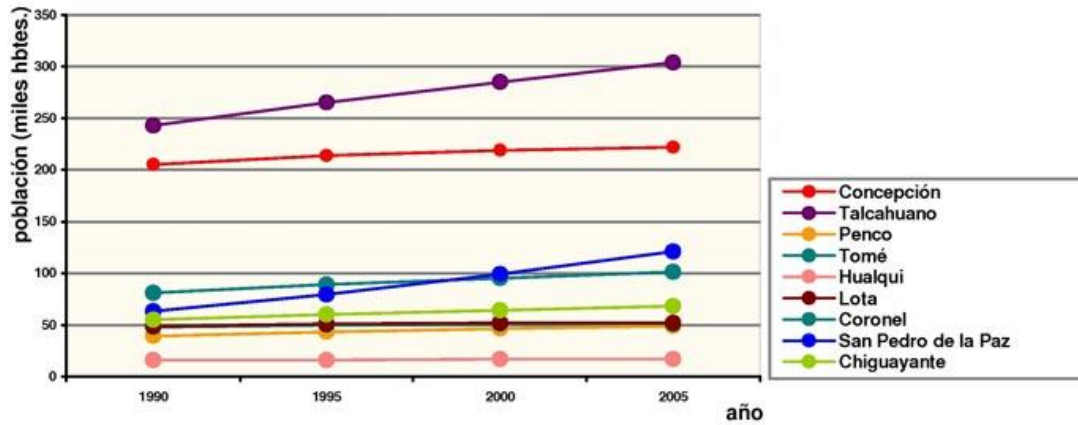
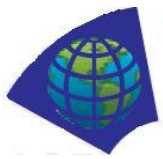
### ***El desarrollo metropolitano del AMC***

Como afirman las investigaciones actuales, si bien los procesos de metropolización son un fenómeno que caracteriza a las ciudades contemporáneas, muchos de estos procesos comenzaron en pleno período industrial.

En Concepción, la dimensión metropolitana comienza claramente con la instalación de la Compañía de Aceros del Pacífico (CAP) en Huachipato, alrededor del año 1950.

En ese periodo el sector entre Concepción y Talcahuano comienza un rápido poblamiento debido principalmente a la migración de sectores rurales en busca de empleo, como también a la instalación de poblaciones para distintos sectores de trabajadores y directivos de la empresa.

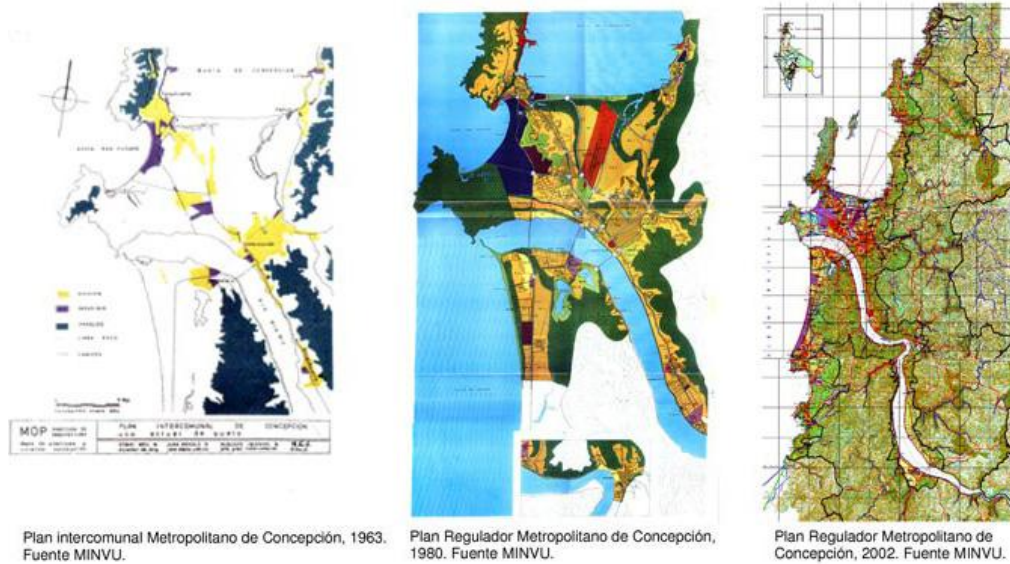
También en esos años se apreciaba un crecimiento hacia el sector sur, que más tarde daría lugar a la creación de la comuna de Chiguayante.



	1990	1995	2000	2005
Concepción	205	214	219	222
Talcahuano	243	265	285	304
Penco	39	43	46	49
Tomé	48	50	51	51
Hualqui	16	16	17	17
Lota	49	51	52	52
Coronel	81	89	95	101
San Pedro de la Paz	63	79	99	121
Chiguayante	55	60	64	68
Total AMC	826.493	893.511	953.787	1.010.950

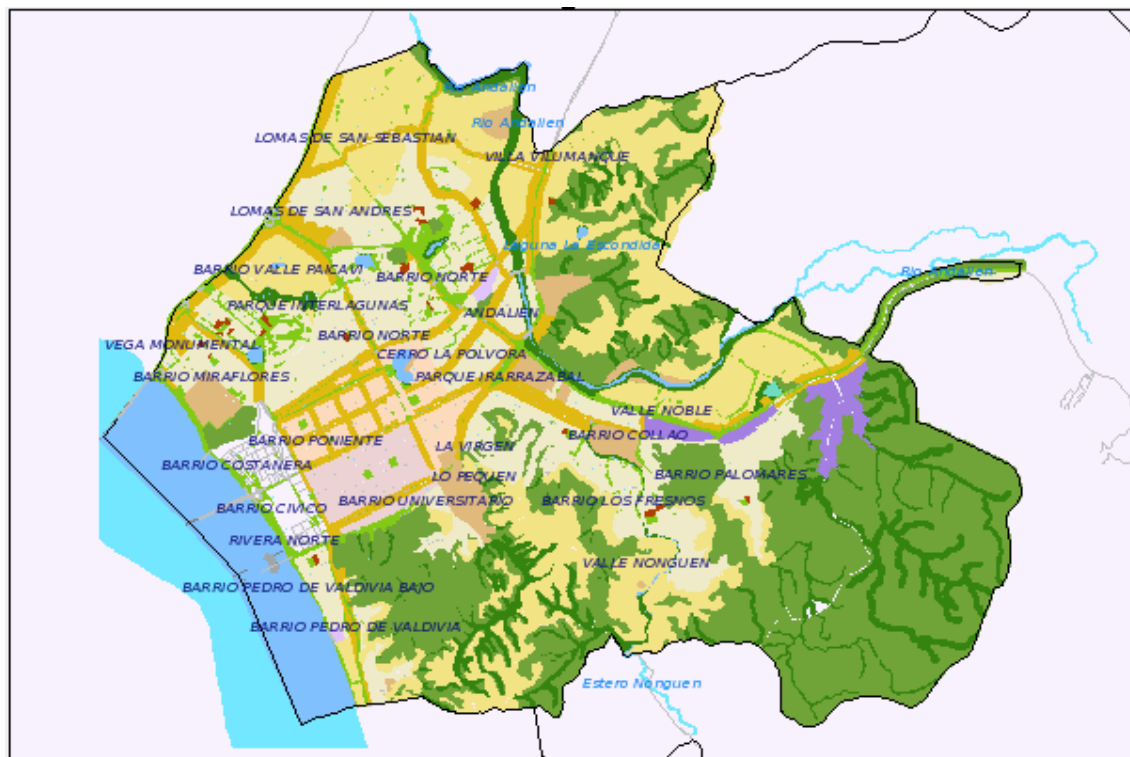
**Tabla 1 y Gráfico 1: Se observa claramente el aumento de población en las comunas periféricas al núcleo metropolitano.**

Fuente: elaboración propia en base a datos del INE (mayo de 2011).



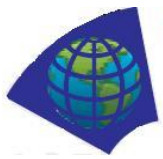
**Figura 1: Los sucesivos planes metropolitanos de Concepción.**

Fuente: Archivos MINVU. La expansión metropolitana queda reflejada en las propuestas que agrupan sucesivamente un mayor número de comunas y superficie.



**Figura 2: Plano metropolitano de Concepción.**

Fuente: Dirección de Obras, I. municipalidad de Concepción



A modo de síntesis, el desarrollo del AMC ha estado condicionado principalmente por los siguientes factores:

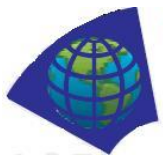
- El desarrollo de la industria. Como ya se comentó, sobre todo con “la industrialización de la compañía del acero en una primera etapa, posteriormente con la industria petroquímica, lo fuertemente forestal y pesquero, y todas las subsidiarias de la Compañía de Acero del Pacífico” (Goycoolea, 2005). Esto hizo que, en una primera etapa de metropolización, se trasladará gran parte de la población rural a los centros urbanos, en procesos migratorios sucesivos, que transformaron sustancialmente la morfología urbana, al pasar de núcleos dispersos y auto-centrados a una gran Área Metropolitana con un núcleo conurbado (Concepción-Talcahuano) y anillos concéntricos de ciudades satélites.
- Los elementos geográficos. El *borde costero*, cuyas características han permitido la creación de puertos, que a su vez fomentaron la industrialización de todo tipo. El *relieve*, principalmente con la presencia de la Cordillera de la Costa, que ha condicionado los asentamientos y privilegiado en este periodo la ocupación en los valles y sectores bajos, que produjo un crecimiento de tipo “tentacular” o de “estrella”. Finalmente la fuerte presencia del *río Bío-Bío* que divide el área metropolitana.
- La estructura vial. Que fue desde un inicio la trama sobre la que se fue extendiendo la ciudad, al inicio con líneas ferroviarias y de tranvías y posteriormente todas con las importantes autopistas y carreteras o “rutas”, generadoras de crecimiento urbano y actualmente de conurbación en todos los sentidos; los puentes que ha permitido conectar y trasladar crecimientos poblacionales e industriales del centro metropolitano hacia la zona sur y finalmente el plan de transporte Biovías y la ruta inter portuaria.

Todas estas condiciones decantan en un complejo crecimiento espacial, funcional y social del AMC.

Funcionalmente, sus centros urbanos están cada vez más especializados “Talcahuano, Penco y Lirquén son las actividades industriales-portuarias, las de servicio para el caso de Concepción y residencial y recreativas para el caso de Chiguayante y San Pedro de la Paz” (Pérez y Riffo, 2003). Al mismo tiempo se han creado “una fuerte dependencia funcional de los diferentes centros urbanos entre sí, lo cual se manifiesta en una gran dinámica de intercambio con el fin de satisfacer necesidades individuales de cada centro urbano que emanan de su propia especialización” (Pérez y Riffo, 2003).

### ***Principales áreas y sectores de crecimiento urbano del AMC***

A partir de la comparación de fotografías aéreas correspondiente a los años 1992[3], 2002 y 2010[4], del estudio de planimetría del AMC[5] en las fechas indicadas y de la revisión de estos datos con observaciones en terreno e



información de distintas fuentes (para población ver Tabla 2 y Gráfico 1), se identificaron los principales sectores de crecimiento urbano del centro del AMC.

Las descripciones de cada uno de estos sectores tienden a caracterizar las áreas en su situación actual atendiendo principalmente a cuatro elementos: su ubicación, respecto a los principales elementos de la estructura urbana; procesos de urbanización (PUE) entendidos como conjunto de operaciones materiales de construcción de la ciudad; forma de gestión, en los casos que resulte relevante para el proceso y, finalmente, uso social de las áreas.

### **Conclusiones: nuevas formas de crecimiento urbano del AMC.**

#### **Metropolización y crecimiento del AMC.**

Observando en su conjunto las transformaciones del AMC, y la ubicación de los últimos crecimientos, se puede concluir que efectivamente el proceso de metropolización, comenzado a partir de la implantación de industrias importantes en la década del 50', está actualmente modificando su estructura para consolidar un territorio policéntrico.

Si obviamos la presencia del río Bío-Bío podemos observar que la conurbación se extiende desde el centro del área metropolitana, hacia la inevitable fusión de los dos centros urbanos más importantes (Concepción Talcahuano), y hacia todos los sentidos, en forma *tentacular*. Esta expansión urbana no es a modo de *mancha de aceite*, como en el periodo anterior, sino de gran heterogeneidad dentro de sus áreas, en un proceso de dispersión-concentración; es decir, que mientras el crecimiento se extiende a través de la infraestructura, van apareciendo dentro de él, nuevos centros o concentraciones (de residencia, de industria, de comercio, etc.) y este proceso de dispersión-concentración muestra claros paralelismos con ciudades como Santiago o Barcelona, aunque de otra dimensión y escala.

Estas transformaciones del AMC, a diferencia de ciudades más desarrolladas como las mencionadas, no pueden ser asociadas directamente a una tercerización de la economía local, como tampoco a una conectividad global<sup>[6]</sup>; sin embargo los últimos cambios observados muestran un sin número de elementos globales involucrados en cada uno de los procesos de crecimiento, así como la supremacía de la *red* (principalmente de autopistas y vías) como elemento estructurante del área metropolitana.

Las nuevas formas de crecimiento estudiadas en el AMC –que muestran similitudes formales respecto de otras ciudades y gran autonomía respecto de los planes de ordenación urbana- dan cuenta principalmente de los siguientes elementos asociados a la globalización:

- La utilización de redes de desplazamiento, o espacios de flujo; la infraestructura vial como estructurante del desarrollo urbano.



- La utilización del automóvil como medio de transporte urbano por excelencia y la creciente desvalorización del espacio público y peatonal por causa de éste.
- El desarrollo de nuevos centros de la dispersión a partir de espacios privados y el consiguiente deterioro o desuso del centro tradicional y del espacio público como espacios de relaciones sociales y de encuentro.
- La aparición de “bancos de terrenos” como elementos determinantes del crecimiento de la ciudad, que incluyen mayor o menor grado de planificación.
- La suburbanización como estilo de vida de las clases sociales altas (elites), con las evidentes consecuencias de segregación espacial.
- El desarrollo de barrios amurallados o vallados en el caso de no poder escapar a los suburbios.
- La clonación sin límites de barrios y viviendas, la homogenización.
- El intento de recuperación y extensión del centro tradicional, a modo de grandes transformaciones propiciadas por el estado, como forma de revertir los procesos de fragmentación, dispersión y privatización de los espacios del AMC<sup>[7]</sup>.

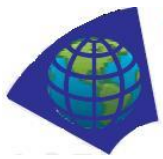
### ***¿Es ésta la ciudad que queremos?***

“...A menos que políticas alternativas y realistas fomentadas por nuevos movimientos sociales puedan ser encontradas para reconstruir la significación social de las localidades dentro del espacio de los flujos, nuestras sociedades se fraccionarán en segmentos no comunicativos cuya alienación recíproca conllevará a la violencia destructiva y a un proceso de declive histórico.

Por el contrario, si proyectos sociales innovadores, representados e implementados por gobiernos locales renovados, son capaces de manejar las poderosas fuerzas desatadas por la revolución de las tecnologías de la información, una nueva estructura socio-espacial podría surgir, compuesta por una red de comunas locales controlando y dando forma a una red de flujos productivos...” (Castells, 1995).

Evidentemente el escenario descrito parece ser poco alentador; todo indica que la ciudad intermedia de Concepción es una más (con respecto a su crecimiento) de las ciudades afectadas por algunos rasgos negativos del capitalismo avanzado que subyace tras la globalización.

Las implicancias sociales que acarrearán la adopción de los modelos impuestos por la globalización, la privatización del espacio en que nos relacionamos, la marginación y segregación espacial, la suburbanización y aislamiento de los estratos altos, deben ser atendidas y tener respuesta por parte de quienes planifican y construyen nuestra ciudad.



Para esto debemos llegar a entender cuáles son los factores que guían estos procesos de relocalización de actividades y grupos humanos, cuya influencia es crucial en la modalidad e intensidad del crecimiento y expansión metropolitana. Este estudio ha posibilitado evidenciarlos reconociendo tipos y procesos de crecimiento del AMC que se constituyen en *elementos de anticipación* que habría de recoger la planificación del territorio.

Pero, como afirma De Mattos (2002) debemos aceptar que, en una sociedad capitalista "...liberalizada y desregulada, estas decisiones difícilmente pueden ser controladas o modificadas por los gobernantes...". Es entonces, necesario reconocer que la esperanza de retornar a la ciudad del pasado, idealizada y añorada y recuperar las dinámicas y formas de esta ciudad, es una ilusión nostálgica sin destino. "Como ha ocurrido siempre, será sobre el resultado específico emergente de las condiciones propias de este nuevo tiempo, que será posible definir alternativas para una gestión para perfeccionar el escenario urbano y su vida cotidiana en la ciudad de los albores del tercer milenio..." (De Mattos (2002).

Finalmente, es importante señalar que todas estas transformaciones se encuentran en pleno proceso, y conviven aún la ciudad tradicional -o compacta- con el nuevo modelo de dispersión metropolitana. Esto significa que muchos de estos procesos son aun modificables, pudiendo planificarse y tener a futuro una ciudad más cohesionada y sostenible.

## **Bibliografía**

CASTELLS, M. *La ciudad informacional (The Informational City, 1991). Tecnologías de la información, estructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza Editorial, 1995.

CASTELLS. M. La sociología urbana en el Siglo XXI. En: SUSSER, I. (Ed.). *La sociología urbana de Manuel Castells*. Madrid: Alianza Editorial, 2001. pp. 489-526.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En: MONCLÚS, F.J. (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998. 223 pp.

FONT, A., LLOP, C. i VILANOVA, J. M. La construcción del territorio metropolitano. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona. Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB), 1999.

DE MATTOS, C. Evolución de las teorías del crecimiento y crisis de la enseñanza urbano regional. Santiago de Chile: Documento del Instituto de Estudios Urbanos PUC, Serie Azul, nº 15. Nov. 1997, 14 pp.



DUPUY, G. *El Urbanismo de las redes, teorías y métodos*. Barcelona: Oikos-Tau, 1997. 216 pp. (1ª ed. *L'Urbanisme des Réseaux. Théories et méthodes*, París: Armand Colin, 1991)

AZOCAR, Gerardo, SANHUEZA, Rodrigo y HENRIQUEZ, Cristián. Cambio en los patrones de crecimiento en una ciudad intermedia: el caso de Chillán en Chile Central. *EURE (Santiago)*. [online]. Ago. 2003, vol.29, no.87, p.79-82. Disponible en: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S025071612003008700006&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071612003008700006&lng=es&nrm=iso). ISSN 0250-7161.

FONT, Antonio. *Anatomía de una metrópoli discontinua: la Barcelona Metropolitana. Papers. Región metropolitana de Barcelona* núm. 26, gener 1997, pp. 9-19. Disponible en la <http://campus.uab.es/iermb/papers/Papers26/CAP1.pdf>

PÉREZ, Leonel; RIFFO, Renzo. San Pedro de la Paz: Elementos del Patrimonio Natural Estructurante del Paisaje Urbano: Seccional El Venado. *Revista Urbano*, 2010, vol. 6, N° 8, p. 62-70. ISSN: 0117-3997. Disponible en <http://www.revistaurbano.cl>

REMEDÍ, Gustavo. La ciudad Latinoamericana S.A. (o el asalto al espacio público). *Rev. Escenario n° 2*, 2000. Disponible en <http://www.escenario2.org.uy/numero1/remedi.htm>

INE, Sitio del Instituto Nacional de Estadísticas. <http://www.ine.cl>.

MINVU. Memoria Explicativa del Plan Regulador Metropolitano de Concepción; Sitio oficial Plan Ribera Norte. <http://www.riberanorte.cl/>.

SALINAS. E. *Nuevas formas de crecimiento del AMC (1992-2002)*. Tesis de Grado Universidad de Concepción. Concepción: 2005. Director: PÉREZ, L.

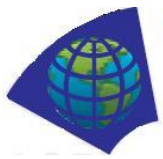
SECTRA. Secretaria Interministerial de Planificación de Transporte. Ortofotomosaico del Gran Concepción. Análisis de la Red Vial Básica para el gran Concepción. [http://www.sectra.cl/contenido/bases\\_datos\\_sig/cartografia\\_digital\\_si\\_g/Ortofoto\\_Gran\\_conce.htm](http://www.sectra.cl/contenido/bases_datos_sig/cartografia_digital_si_g/Ortofoto_Gran_conce.htm)

## Notas

[1] (Del lat. *peripheria*, y este del gr. περιφέρεια). Espacio que rodea un núcleo cualquiera (RAE).

[2] Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INE).

[3] Planchetas fotográficas año 1992, digitalizadas y compuestas por los autores a partir de originales en blanco y negro, facilitadas por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU).



[4] Planchetas fotográficas año 2002 y 2010. Diversas fuentes.

[5] Principalmente Planos Intercomunales de Concepción, años 1992-95, 2002, 2010. Diversas fuentes.

[6] Este punto puede ser objeto de discusión, ya que tanto las principales empresas de la zona en el ámbito productivo, así como la mayor parte de las inmobiliarias responsables de los últimos grandes crecimientos del AMC, tienen inversionistas y asociados extranjeros. Por tanto la globalización económica estaría más directamente relacionada con el desarrollo actual del AMC, que muchos otros factores, como lo comprueba el hecho de tener una dinámica propia de crecimiento distinta a la estipulada por los planes reguladores (como se denomina en Chile a los Planes Generales de Ordenación Urbana).

[7] El municipio actualmente tiene en desarrollo varias propuestas y proyectos para la revitalización del centro de Concepción. Véase “Nuevos barrios comienzan a nacer en Concepción”, artículo aparecido en EMOL, Ediciones especiales 2010.