



LA INDUSTRIA INMOBILIARIA EN LA EXTENSIÓN URBANA DEL TERRITORIO

Noemí Ramos. Mexicana. noemiraes@hotmail.com

Profesora e investigadora de la Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma de Sinaloa

Pablo Torres. Mexicano. pablotorres_cis@hotmail.com

Coordinador de la Maestría en Arquitectura y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura,
Universidad Autónoma de Sinaloa

Dirección: Ciudad Universitaria. Blvd. De las Américas y Blvd. Universitarios, C.P. 80013
Culiacán, Sinaloa

RESUMEN

La industria inmobiliaria ha representado ser el motor de crecimiento económico de las ciudades latinoamericanas en los últimos cuarenta años. Esto conlleva la construcción de conjuntos habitacionales, equipamientos e infraestructuras, extendiendo su territorio hacia los límites urbanos. Este modelo de crecimiento urbano se ha generalizado en el país de México por lo que, en este trabajo se persigue la finalidad de mostrar algunas de las estrategias que se han llevado a cabo para el poblamiento de las zonas periféricas en cada ciudad. Se hace referencia a la ciudad de Culiacán, Sinaloa, como objeto de estudio. Mediante un diagnóstico urbano, se hace una reseña de este proceso de crecimiento urbano y una breve descripción por períodos temporales del papel que han jugado los planes de desarrollo y las empresas inmobiliarias para favorecer la extensión del territorio. En la construcción de este trabajo y mediante la observación sistemática, nos percatamos de que gradualmente, predomina la construcción de vivienda por parte de las empresas inmobiliarias en los límites urbanos, definiendo de manera paralela características tipológicas, que sirven de promoción para la adquisición de vivienda ubicada en las zonas periféricas.

Palabras clave: Expansión urbana, producción inmobiliaria, fraccionamiento

THE REAL ESTATE INDUSTRY IN THE URBAN EXTENSION OF THE TERRITORY

ABSTRACT

The real estate industry has represented being the engine of economic growth in Latin American cities over the past forty years. This involves the construction of housing complexes, equipment and infrastructure, extending its territory towards urban boundaries. This model of urban growth has become widespread in the country of Mexico, so this work aims to show some of the strategies that have been carried out for the population of the peripheral areas in each city. The city of Culiacán, Sinaloa, is referred to as the object of study. Through an urban diagnosis, this process of urban growth is outlined and a brief description of temporary periods of the role that development plans and real estate companies have played to promote the extension of the territory. In the construction of this work and through systematic observation, we realize that gradually, the construction of housing by real estate companies prevails in urban boundaries, defining in parallel characteristics promotion for the procurement of housing located in the outlying areas

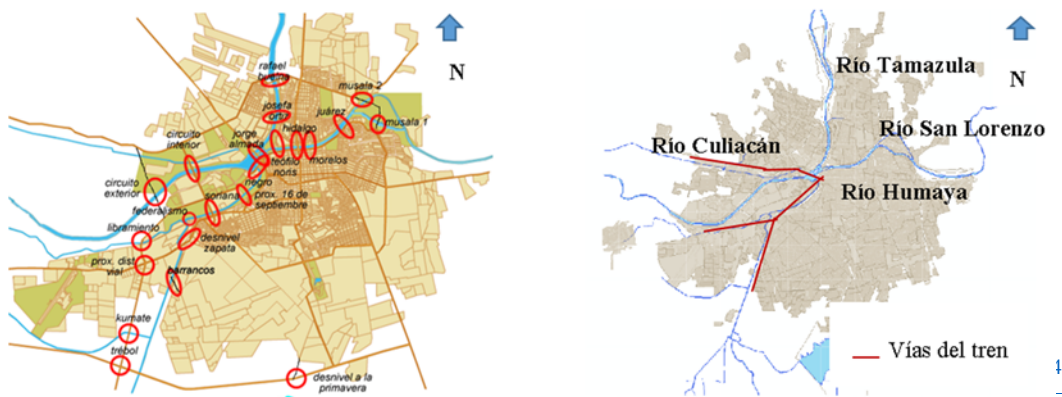
Keywords: Urban expansion, Real estate production, Fractionation

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación surge del interés en indagar en el proceso de crecimiento urbano que se ha presentado en los últimos cuarenta años. Esto, con la finalidad de mostrar la relación entre los programas de planificación urbana y las empresas inmobiliarias que han contribuido a la generación de la configuración espacial urbana que observamos en la actualidad. En datos estadísticos del INEGI (2016), se registra que, por su extensión territorial, México ocupa el tercer lugar en América Latina registrando una extensión de 1 960 189 Km.² Le anteceden Brasil con 8 514 877 km.² y Argentina con 2 780 400 km cuadrados¹. En el territorio nacional, Sinaloa representa el 2.93% de su extensión territorial y es el séptimo estado con mayor superficie territorial. Para el año de 2015, cuenta con 18 municipios de los cuales, Culiacán, es el que registra mayor extensión territorial en Sinaloa, con una superficie de 4,758 km. En el período de 1970-1990, Culiacán tuvo un incremento demográfico del 4.63% y de 1990-1995, se registró un incremento del 10.90%,².

Culiacán tiene la particularidad de que se encuentra contenida entre cuatro ríos: El río Humaya y Tamazula, que convergen en el río Culiacán y el río San Lorenzo que se localiza al oriente de la ciudad. En el Plan Operativo de inundaciones de la ciudad de Culiacán, se menciona que la ciudad de Culiacán está conformada por 43 regiones hidrológicas constituidas por una red de 262 km. De arroyos naturales los cuales han sido invadidos por la mancha urbana reduciendo su cauce original,³ por lo que, en su traza urbana se ubican puentes vehiculares que se elevan sobre los cuerpos de agua que fragmentan a la ciudad (Obsérvese Figuras 1 y 2).

FIGURA 1 Y 2. LOCALIZACION DE PUENTES VEHICULARES Y DE RÍOS



¹ Datos obtenidos de INEGI(2016) y contenidos en la tabla: Extensión territorial de México FUENTE: CIA. The World Factbook, 2016.) FUENTE: INEGI. Dirección General de Geografía y Medio Ambiente, 2016.

² Estos datos se obtuvieron de un estudio comparativo realizado por los autores Adrián Guillermo Aguilar* María Isabel Vázquez**, y presentado en la tabla 1. Ciudades principales. Tasas de crecimiento demográfico disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-461120000020000

³ Dato obtenido del Plan operativo de inundaciones para la ciudad de Culiacán Organismo de Cuenca Pacífico Norte, publicado por la Coordinación general de atención de emergencias y consejos de cuenca. Organismo de cuenca Pacífico Norte. SEMARNAT, CONAGUA 2014, pág. 14

⁴ Para la construcción de la Figura 2, se agregaron leyendas con los nombres de los ríos y se trazó la vía del tren. El plano de referencia, se retoma de la página:

http://www.implanculiacan.gob.mx/mapa_culiacan/images/keymap_cul.png



Obsérvese en la figura 1, la localización de los puentes vehiculares que establecen conectividad al interior de la ciudad y que forman parte de su estructura urbana. En la figura 2, se pueden observar con mayor claridad la trayectoria de los ríos principales que atraviesan la ciudad y la trayectoria de las vías del ferrocarril. En su conjunto, constituyen barreras físicas y geográficas que fragmentan a la ciudad.

FOTOGRAFÍAS 1,2 Y 3. LAS VÍAS DEL TREN EN EL PAISAJE URBANO DE LA CIUDAD



Fuente: propia. Marzo 2020

Esto conlleva a reflexionar en las prácticas urbanas, que han iniciado la configuración actual de la ciudad. En esta extensión del territorio, los ríos han sido invadidos para construir en sus riberas, los nuevos conjuntos habitacionales, a la par de que se ha provocado una deforestación acelerada, sin establecer acciones que mitiguen los daños ocasionados. En el Plan Operativo de Inundaciones para la ciudad de Culiacán,⁵ se hace referencia a este proceso en los siguientes:

A mitad del siglo XX, la construcción del Paseo Niños Héroes y de la presa Sanalona, convierte a los ríos de Culiacán en parte de la estructura urbana de la ciudad. Los ríos Humaya, Tamazula y Culiacán han transformado su función dentro de la zona urbana de Culiacán: de ser los principales destinos recreativos de la ciudad, se han convertido en sitios poco utilizados convertidos en bordes que dividen la ciudad y donde se inicia un proceso de degradación ambiental para el sistema natural que garantiza el sustento económico de la región. Los tres ríos, a pesar de mantener una estructura natural todavía rescatable, han sufrido serias agresiones a sus condiciones naturales, todas ellas parcialmente reparables: tala masiva de árboles en sus riberas, urbanización en área de cauces, intenso dragado de suelos y contaminación de sus aguas y sus riberas, que incluyen desechos sólidos y líquidos, lo que implica la transformación, reducción o desaparición de su flora y su fauna nativa.

La construcción de las edificaciones en la ciudad de Culiacán y sus alrededores ha tenido como materia prima el material pétreo (grava, arena y tierra muerta) que se extrae de los cauces de los ríos Humaya, Tamazula y Culiacán, cuyas extracciones se venían realizando sin el control adecuado de las autoridades responsables en su momento, provocando que estos perdieran su forma y capacidad original, formando desviaciones y pozas a lo largo de los cauces, actualmente las Direcciones Técnica y de Administración del Agua del Organismo de Cuenca Pacífico Norte lleva a cabo un programa de reordenamiento de las extracciones con lo cual los concesionarios están obligados a

⁵ Este plan operativo fue elaborado y publicado por la Coordinación general de atención de emergencias y consejos de cuenca. Organismo de Cuenca Pacífico Norte. SEMARNAT, CONAGUA. 2014



respetar el proyecto del cauce para que al presentarse las avenidas estos sean conducidas por el río sin problemas (Plan Operativo de inundaciones de la ciudad de Culiacán, Sinaloa, 2014, p. 15).

Esto ha posicionado a algunos sectores de vivienda en una situación vulnerable y expuesta a inundaciones.

LA DINÁMICA EXPANSIVA

La vivienda, como eslabón del tejido urbano es vista como un potencial de crecimiento económico justificado en la necesidad generalizada de formalizar un hogar familiar. Con el fin de impulsar la actividad económica en cada sector de las ciudades, se generan equipamientos colectivos y conjuntos de vivienda en los límites urbanos, orientados a fortalecer un plan estratégico de crecimiento urbano.

En Latinoamérica, la dinámica de expansión urbana se ha intensificado a partir de 1970 y con mayor énfasis a raíz del fenómeno globalizado de la década de 1980. La industrialización de los sistemas constructivos prefabricados y los intereses políticos, facilitan la urbanización de sectores en pequeños espacios de tiempo, favoreciendo con ello la producción en serie del sector inmobiliario. Carlos A. de Mattos, hace alusión a este proceso en el siguiente párrafo:

En el transcurso de las dos últimas décadas en la mayoría de los países latinoamericanos comenzó a cobrar fuerza la idea de que la planificación constituía el medio más eficaz para hacer frente a los problemas inherentes al subdesarrollo que los caracterizan, pues esos problemas tendían a hacerse sentir en forma más aguda como consecuencia del agotamiento definitivo del modelo primario- exportador.

Como resultado de ello, al promediar este período se crearon numerosos organismos de planificación y –en particular durante el último decenio- cobraron impulso las tareas encaminadas a la elaboración de planes nacionales de desarrollo. Un análisis de la orientación y el contenido de estos planes permiten comprobar que fueron concebidos con el propósito de lograr el cumplimiento de objetivos de carácter global y sectorial, pero que generalmente fueron dejados de lado los problemas regionales. Aún en aquellos casos en que estos problemas merecieron alguna consideración el tratamiento de que fueron objeto sólo excepcionalmente se expresó en una estrategia espacial debidamente compatibilizada, con las estrategias global y sectorial.

Como los instrumentos de política económica de estos planes fueron concebidos en el ámbito nacional y con vistas a lograr el cumplimiento de objetivos globales y sectoriales y no tuvieron la finalidad de enfrentar problemas que se planteaban regionalmente, su aplicación- total o parcial- no introdujo modificaciones sustanciales en las tendencias predominantes de los flujos espaciales. De ahí que no lograran alterar significativamente la estructura espacial preexistente, aunque esta consecuencia no haya sido deseada ni prevista (Mattos 1977, p.1).

En este mismo período (1970-1980), al que hace referencia el autor, en México se establece la política del crecimiento polarizado, cuyo objetivo principal es el de impulsar los polos de desarrollo en cada ciudad y promover el crecimiento hacia los límites urbanos. De esta manera, las ciudades crecen adaptándose a las condiciones geográficas, extendiendo vialidades hacia las zonas periféricas y estableciendo conexiones mediante puentes o vías de circulación a los sectores diferenciados de vivienda, configurando así, una ciudad dispersa sin precedentes.



De manera paralela, en cada ciudad se generaron centros suburbanos, es decir, espacios de la ciudad que se han reestructurado con la finalidad de dotar de equipamientos y servicios en cada sector con la finalidad de agilizar las actividades para el desarrollo de la vida cotidiana.

En este plan estratégico va implícito el conjunto de elementos urbanos y residenciales de la industria inmobiliaria, que se fortalecen con la propuesta alternativa de fraccionamientos que en su diseño espacial dan prioridad a la creación de espacios recreativos, sendas viales y peatonales, así como secciones de áreas verdes que conlleven a mejorar las condiciones de calidad de vida, propiciándose con ello un gran incremento en la explosión demográfica y en la construcción masiva de vivienda. Herrera (1976), hace referencia a esta dinámica de crecimiento en los siguientes:

El crecimiento de la población y de la actividad económica de la ciudad significa generalmente su expansión física. Para lograrla debe adaptarse a las características del sitio en que se asienta. Este condicionamiento ha dado como resultado conformaciones específicas de los núcleos urbanos, influidos también por la red de vías de comunicación, las que en última instancia representan, por lo menos en parte, ajustes al sitio. La expansión de las ciudades, que tienen como ejes, las vías de comunicación más importantes, favorece un crecimiento de débiles densidades que según las características del sitio va conformándolas en semicírculo (Bogotá) o en estrella (Santiago). A menudo, muchas de estas vías pueden más tarde ser incorporadas a la ciudad como calles, contribuyendo así a deformar el plano original y alterando el contorno urbano. Algunas calles de Río de Janeiro, por ejemplo, recuerdan las sendas que zigzagueaban entre los pantanos (Herrera 1976, p. 29).

En este párrafo, el autor hace alusión al proceso de expansión urbana que se ha experimentado en algunas ciudades latinoamericanas. Aunque se hace referencia a la traza urbana de Bogotá y Santiago, se rescata la estrategia que se ha puesto en práctica en el territorio mexicano, de construir en las zonas periféricas fraccionamientos privados que fragmentan a la ciudad y promueven la creación de equipamientos comerciales, con lo que se identifican nuevos subcentros urbanos y favorecen la extensión de vialidades para establecer conectividad hacia los límites urbanos.

La ciudad de Culiacán, ubicada en el estado de Sinaloa en la zona noroeste del país, es representativa de este modelo de crecimiento, sin embargo, este fenómeno se manifiesta aún más complicado, debido a su ubicación geográfica y actividad económica (Obsérvese figuras 1 y 2).

Otra característica importante para entender su configuración, es la extensión de las vías del ferrocarril Sud Pacífico, que, aunque dejó de funcionar a mediados del siglo XIX, esta infraestructura se extiende en forma horizontal hacia el poniente de la ciudad, sobre el eje Federalismo y es un elemento determinante en la traza urbana del sector norponiente de la ciudad (Obsérvese, fotografías 1,2 y 3). De esta manera, la ciudad se entreteje entre puentes vehiculares, zonas hídricas y las vías del tren que se extienden por la avenida eje Federalismo, al poniente de la ciudad conformando así, barrios que se segregan social y espacialmente.

EL PROCESO DE CRECIMIENTO URBANO

Mediante la observación sistemática, se registró que paralelo a los programas de planificación urbana y de vivienda, se establecen tipologías enfocadas a mejorar la calidad de vida de los residentes, asegurando con ello, la aceptación del mercado inmobiliario.

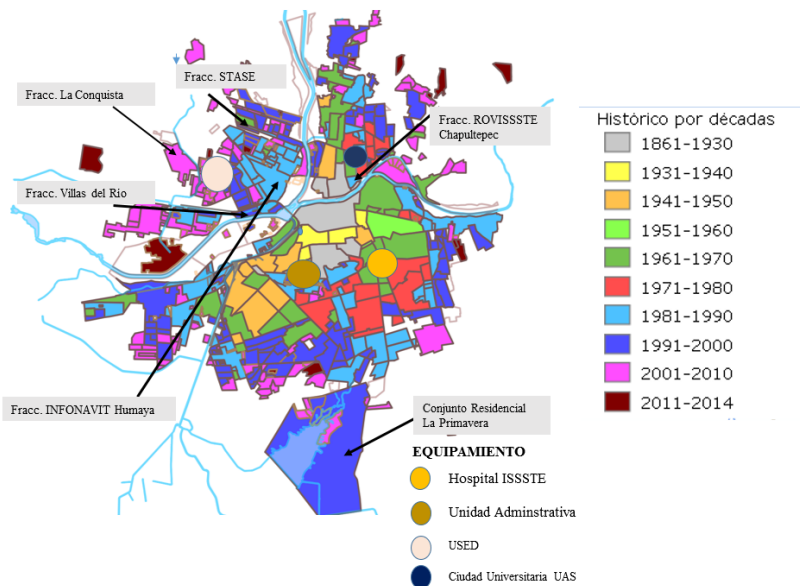
La concentración de equipamientos colectivos, servicios públicos y educativos han sido el impulso para encauzar un proceso acelerado de urbanización, con lo que se manifiestan tres sucesos relevantes en la ciudad de Culiacán: El auge de las invasiones en la década de 1960, a



1970; La construcción de conjuntos habitacionales de interés social a partir de 1970 y la construcción de fraccionamientos a cargo de las constructoras de inmobiliarios de la iniciativa privada, que se intensifican desde 1980 hasta la actualidad (2019).

Así también, con el objetivo de favorecer la extensión de infraestructura y servicios, se construyeron equipamientos de alto impacto en las zonas periféricas, como el hospital del ISSSTE al suroriente, la Universidad Autónoma de Sinaloa al nororiente, la Unidad de Servicios Estatales al norponiente y el Centro Sinaloa al Sur poniente entre otros, con lo que se garantiza la extensión de vialidades y de equipamientos para favorecer la consolidación de los barrios alejados de la ciudad (Obsérvese figura 6).

FIGURA 6. EL PROCESO DE CRECIMIENTO URBANO



Fuente: Elaboración propia. Apoyado en:

http://www.implanculiacan.gob.mx/mapa_culiacan/mapa.phtml?config=culiacan&resetsession=Y

En un estudio realizado para la tesis doctoral titulada: La industria inmobiliaria y la cultura de la sustentabilidad urbana⁶, se realizó un diagnóstico urbano mediante la observación sistemática, con el objetivo de correlacionar la orientación de los planes de desarrollo y los indicadores urbanos en cada período. Se retoman algunos datos, para mostrar las características encontradas en cada período:

Con las invasiones populares en la década de 1960 a 1970, se inician los asentamientos irregulares en las periferias de la ciudad y el surgimiento de nuevos barrios populares. Esto

⁶ Los datos aquí vertidos, son resultados de la investigación de campo desarrollada en el año de 2014, para construir la tesis titulada: La industria inmobiliaria y la cultura de la sustentabilidad urbana en Culiacán, Sinaloa. Período 1970-2010. Autor: Noemí del Carmen Ramos Escobar



evidencia la falta de vivienda y se promueve la construcción masiva de vivienda en cada sector de la ciudad.

Con la finalidad de comprender esta dinámica expansiva y la estrategia de crecimiento urbano, se presentan de manera breve, las características en cada período:

En la década de 1970, con la Ley de Fomento de la Vivienda Popular de Interés Social del Estado de Sinaloa y la Ley sobre el régimen de Propiedad en Condominio de Inmuebles para el estado de Sinaloa⁷, se promueve la vivienda en serie y los fraccionamientos de interés social, con lo que se favorece la extensión del territorio hacia las zonas periféricas.

Con la política de crecimiento polarizado establecida en el plan Municipal de Desarrollo de 1979, siendo presidente el Lic. José López Portillo, se orientó la construcción de equipamientos administrativos, comerciales y habitacionales en los límites urbanos.

La estrategia urbana, fue la de ofertar vivienda de interés social, accesible, en diferentes modalidades tipológicas y ubicarlas en los perímetros urbanos. A diferencia de las viviendas agrupadas en colonias que conformaban el sector urbano de la ciudad, estos conjuntos habitacionales se organizaban en torno a espacios recreativos y estacionamientos colectivos, por lo que resultaba atractiva su organización espacial. Además, representaban para el comprador una manera accesible de obtener una vivienda ya que eran financiadas por créditos INFONAVIT o ISSSTE, lo que representaba pagar la vivienda en cómodas mensualidades.

FOTOGRAFÍA 4 y 5. FRACCIONAMIENTO STASE y ZONAS RECREATIVAS



Fuente: Propia. Mayo de 2019

⁷ Publicada en el Diario Oficial de la Federación en el año de 1971 y que se reforma en la Ley General de Vivienda publicada por la Secretaría de Gobernación en el Diario Oficial de la Federación el 7 de febrero de 1984, siendo presidente Miguel de la Madrid Hurtado, publicada en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4652753&fecha=07/02/1984



FOTOGRAFÍA 6. *INFONAVIT HUMAYA*



Fuente: propia, marzo 2020

En las fotografías 4 y 6, se puede observar los conjuntos de vivienda en extensión vertical y el parque de estacionamientos. En la fotografía 5, al fondo se aprecia la sección de vivienda horizontal y parques recreativos. El incluir los parques al centro del fraccionamiento, representó un gran atractivo para la adquisición de vivienda en el menor tiempo. La construcción de fraccionamientos en este período, se incrementó hacia la zona norponiente de la ciudad (Obsérvese figura 6).

Sin embargo, este crecimiento acelerado, carece de planeación y de establecer acciones para prevenir las posibles inundaciones que esto pudiera ocasionar, ya que gran parte de los fraccionamientos de interés social, se situaron cercanos a canales de riego y cuerpos de agua, debido a la actividad agrícola que se venía desarrollando en esta zona.

Hasta 1970, la construcción de vivienda se concentraba en el agrupamiento de colonias o bien, la autoconstrucción en zonas que eran frecuentemente sujetas a invasiones populares. A partir de 1980, se intensifica la promoción de vivienda por parte de las empresas inmobiliarias.

En la década de 1980-1990, y en el marco de la política del crecimiento polarizado establecido en el Plan Municipal de Desarrollo de 1979, se registra el crecimiento hacia el perímetro urbano de la ciudad y con mayor énfasis, hacia el sector suroriente y norponiente (Obsérvese figura 6). Con el objetivo de favorecer la extensión de infraestructura y servicios, se construyeron equipamientos de alto impacto, como el Centro Sinaloa, y la exposición Agrícola y Ganadera (Arita, 2006), que son puntales de desarrollo para el sector poniente de la ciudad. El mayor crecimiento se registra hacia el sector norponiente de la ciudad (Obsérvese figura 6). Un atractivo principal, ha sido la promoción de fraccionamientos cerrados, fraccionamientos de tipo abierto con secciones organizadas en clúster y la distribución de sendas viales enmarcadas por bulevares provistos de vegetación con especies representativas de la región que hacen atractiva esta zona.



FOTOGRAFÍA 7. FOVISSSTE CHAPULTEPEC



FOTOGRAFÍA 8. CLÚSTER



Fuente: propia, mayo 2013

FOTOGRAFÍA 9. FRACC. VILLAS DEL RÍO



Fuente: Propia, marzo 2020

En este período (1980-1990) se continúa la construcción de la Ciudad Universitaria de la Universidad Autónoma de Sinaloa, que habría iniciado a mediados de la década de 1970, lo que representa una fortaleza para el desarrollo del sector Noreste de la ciudad. Hacia el Sur, el parque Millán Escalante y se continúa con la construcción del Palacio de Gobierno del Estado de Sinaloa, en la zona del Centro Sinaloa, Culiacán (Obsérvese figura 6).

En la década de 1990-2000. A partir de la modificación del artículo 27 de la Reforma Agraria en el año de 1992, se faculta a los ejidatarios para que obtengan el dominio pleno de sus parcelas y puedan así venderlas a particulares. Esto acelera el crecimiento donde las compañías constructoras ven como oportunidad el valor extraordinario del atractivo natural y la extensión de sus dominios.

Si bien, no es el único lineamiento que orienta las formas de uso del suelo urbano, si ha marcado un cambio en la extensión territorial y también ha impactado en las formas de vida y en los cambios sociales, políticos, económicos y culturales.

En este período se construye en terrenos conurbados a la ciudad y cercanos al Aeropuerto Internacional de Culiacán, en una zona alejada del perímetro urbano, que favorece el sembrado de equipamientos colectivos y conjuntos de vivienda y en la actualidad ya se encuentra agregado a la zona urbana de la ciudad. Prevalece la construcción de los fraccionamientos cerrados, así también, los megaproyectos La Primavera y la Isla Musala del proyecto tres ríos (Obsérvese fotografías 10 y 11).



FOTOGRAFÍA 10 Y 11. FRACCIONAMIENTO CERRADO Y CONJUNTO HABITACIONAL LA PRIMAVERA



Fuente: propia. Abril de 2019

Década 2000 – 2010. En este período, el crecimiento de la ciudad está orientado hacia los límites urbanos del sector poniente (Obsérvese figura 6), asimismo, en esta zona se construye equipamiento e infraestructura de alto impacto. Los fraccionamientos cerrados han sido un gran atractivo para el poblamiento de las periferias.

FOTOGRAFÍA 12. POBLACIÓN DE LAS ZONAS PERIFÉRICAS



Fuente: propia, junio de 2019

DEGRADACIÓN AMBIENTAL DE LA EXTENSIÓN URBANA

Este proceso de expansión urbana trae consigo la invasión de los recursos naturales para ser revestidos con los conjuntos habitacionales de nueva creación. En la configuración de la nueva traza urbana, absorben a su paso riberas de los ríos, arroyos y vegetación endémica, sin establecer acciones que mitiguen los daños medioambientales.

Aunque existen planes de regulación de usos del suelo y crecimiento de la mancha urbana, la expansión urbana se ha dado sin una planeación integral. Este fenómeno de expansión se manifiesta sobre todo en la década de los 90's. Se construyen fraccionamientos sobre todo en las



zonas periféricas hacia el poniente de la ciudad, ampliando la oferta de vivienda en fraccionamientos de tipo abierto, cerrado (Obsérvese fotografías 10 y 11). Estos últimos, constituyen un atractivo para la sociedad, por considerarlo de mayor seguridad.

Una de las particularidades que poseen las ciudades de los '90 son las contrastantes condiciones de vida que ofrecen a sus habitantes. Las ciudades se caracterizan hoy por ser divididas, fragmentadas, segmentadas, situación que suele atribuirse en el caso de las ciudades de los países desarrollados a la adopción de los modelos económicos neoliberales en materia de política económica, y a la reestructuración de las políticas sociales que desencadenó la crisis del estado de bienestar (Fainstein et. al. 1992: Jacobs, 1992. Citado en ziccardi, 2001, p. 107).

Los elementos urbanos y geográficos, que dividen a la ciudad en sectores privilegiados y sectores olvidados, constituyen hoy en día, la configuración de un urbanismo desigual.

Con la finalidad de atraer a la población a estos sectores alejados de la ciudad, se construyen equipamientos comerciales y modernizan la infraestructura del sector, con la finalidad de promover su compra en barrios que se consideraban desfavorecidos, se construyen fraccionamientos que integran en su distribución espacial, ciclovías, parques, centros comerciales, agrupados en sectores de la ciudad y los ayuntamientos revisten sus calles con adoquines y pavimentos, en complicidad con la visión mercantil de las inmobiliarias.

El residente, percibe un sector privilegiado, aunque esto represente un incremento en los gastos de la vida cotidiana.

CONCLUSIONES

Las características geográficas de la ciudad de Culiacán, orientaron en un principio, la configuración de su traza urbana. La extensión y promoción del territorio, va conformándose en función de las actividades productivas y la mercantilización del suelo urbano.

Los programas de planificación ven como oportunidad el crecimiento urbano y la producción de vivienda, para el crecimiento económico globalizado.

De esta manera, la promoción de vivienda es visualizada por las empresas inmobiliarias como un potencial meramente económico y como la célula habitacional que alberga a un grupo de residentes, garantizando así, el consumo de los establecimientos comerciales circundantes y la población del territorio. Esto responde a un modelo de crecimiento urbano orientado por la política del crecimiento polarizado y que se ha venido conformando con la proliferación de conjuntos habitacionales en los límites urbanos.

Debido a las características geográficas de la ciudad de Culiacán, se establecen vialidades de conexión en extensión horizontal y en elevación, así como los puentes vehiculares y peatonales que se interconectan sobre sus ríos, con lo que se incrementa un valor agregado a los sectores de vivienda y constituyen un atractivo en la imagen urbana del sector.

En esta extensión del suelo urbano se invaden territorios agrícolas y cuerpos de agua, registrándose, además, una devastación acelerada de los recursos naturales. De esta manera, la producción del espacio urbano y la población de conjuntos habitacionales, se han convertido en el punto focal de la globalización.

En aras de extender el territorio, se ha minimizado la importancia de realizar estudios de impacto ambiental y establecer acciones que mitiguen los daños ocasionados por la devastación de los recursos naturales. El comprador de la vivienda ve como oportunidad, adquirir un bien inmueble y los elementos urbanos que conforman la organización espacial urbana de estos conjuntos habitacionales, así como las características tipológicas de la vivienda, son un atractivo para su



promoción y venta, lo que ha garantizado la adquisición de vivienda en estos fraccionamientos, ubicados en las periferias de la ciudad.

Si bien, han solucionado una demanda de vivienda, los programas orientados a la planificación urbana, deben establecer de manera paralela, acciones que permitan visualizar el desarrollo urbano en un proyecto integral de ciudad y valorar el impacto ecológico en cada una de sus acciones.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar Adrián, Guillermo y María Isabel, Vázquez (2000). Crecimiento urbano y especialización económica en México. Una caracterización regional de las funciones dominantes. *Revista scielo*. Recuperado de www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112000000200007
- Arita Watanabe, Beatriz Yasuko (2006). *Calidad de vida en Culiacán. Condiciones Objetivas, Capacidad y Bienestar Subjetivo*. Distribuciones Fontamara, S.A., México.
- Borja, Jordi (2003). *La Ciudad Conquistada*. Alianza Editorial, S.A., Madrid.
- Carlos A. de Mattos. *Estrategias de desarrollo regional polarizado en la planificación nacional de América Latina*. Recuperado de http://aleph.academica.mx/jspui/bitstream/56789/6426/1/DOCT2065298_ARTICULO_8.PDF. (p.1-18)
- Herrera, Ligia, Pecht, Waldomiro (1976). Crecimiento urbano de América Latina. Centro Latinoamericano de demografía. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7415/S301361H565V1_es.pdf?sequence=1
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). Recuperado de <http://www.inegi.gob.mx/>
- Insunza, José (2003). La planeación urbana en el municipio mexicano: Culiacán, un estudio de caso. Ruiz, Guillermo. Recuperado de <http://codesin.mx/wp-content/uploads/2014/09/laplaneacionurbanaenelmunicipiomexicanoculiacanunestudiodecaso.pdf>
- Organismo de Cuenca Pacífico Norte (2018). *Plan operativo de inundaciones de la ciudad de Culiacán, Sinaloa*. Secretaría de Medio Ambiente y recursos naturales. Recuperado de https://mapasin.org/wpcontent/uploads/2018/10/CONAGUA_PLAN_OPERATIVO_DE_INUNDACIONES_CULIACA%CC%81N_2017.pdf
- Ramos, Noemí (2014). *La industria inmobiliaria y la cultura de la sustentabilidad urbana*. (tesis doctoral). Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, Sinaloa.
- Ziccardi, Alicia (2001). Las ciudades y la cuestión social. En Alicia, Ziccardi (compiladora). *Pobreza, desigualdad social y ciudadanía. Los límites de las políticas sociales en América Latina* (pp. 103-119). Clacso. Recuperado de <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101029064541/7verdera.pdf>