

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE SINALOA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
MAESTRÍA EN ARQUITECTURA Y URBANISMO



TESIS
EL IMPACTO DEL DESARROLLO URBANO
TRES RÍOS EN CULIACÁN

QUE COMO REQUISITO PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRA EN ARQUITECTURA Y URBANISMO

PRESENTA:
SIMEI JEZABEL CEBREROS RAYGOZA

DIRECTORA DE TESIS:
DRA. GLADIS BEATRIZ MASCAREÑO LÓPEZ

CULIACÁN, SINALOA, NOVIEMBRE DE 2021.



Dirección General de Bibliotecas
Ciudad Universitaria
Av. de las Américas y Blvd. Universitarios
C. P. 80010 Culiacán, Sinaloa, México.
Tel. (667) 713 78 32 y 712 50 57
dgbuas@uas.edu.mx

UAS-Dirección General de Bibliotecas

Repositorio Institucional Buelna

Restricciones de uso

Todo el material contenido en la presente tesis está protegido por la Ley Federal de Derechos de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

Queda prohibido la reproducción parcial o total de esta tesis. El uso de imágenes, tablas, gráficas, texto y demás material que sea objeto de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente correctamente mencionando al o los autores del presente estudio empírico. Cualquier uso distinto, como el lucro, reproducción, edición o modificación sin autorización expresa de quienes gozan de la propiedad intelectual, será perseguido y sancionado por el Instituto Nacional de Derechos de Autor.

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial
Compartir Igual, 4.0 Internacional



ÍNDICE

Introducción	. . . . .	. 5
Capítulo I.- Marco teórico y metodológico		
1.1.- Marco teórico conceptual: Los grandes Proyectos Urbanos en la ciudad contemporánea.		. 11
1.1.1.- La ciudad contemporánea.	. . . . .	. 11
1.1.2.- Los grandes proyectos urbanos.	. . . . .	. 12
1.1.3.- Tres Grandes Proyectos en América Latina.	. . . . .	. 16
1.1.3.1.- Puerto Norte, Rosario, Argentina	. . . . .	. 17
1.1.3.2.- Angelópolis, Puebla.	. . . . .	. 22
1.1.3.3.- Desarrollo Urbano del Cauce del Río Sonora		. 27
1.2.- Marco metodológico: Análisis del Desarrollo Urbano Tres Ríos		
1.2.1.- Abordaje metodológico	. . . . .	. 32
1.2.2.- Matriz Operacional	. . . . .	. 33
1.2.3.- Descripción de las variables	. . . . .	. 36
Capítulo II.- Conformación Urbana de la ciudad de Culiacán		
2.1.- Antecedentes históricos	. . . . .	. 43
2.2.- Antecedentes socioeconómicos	. . . . .	. 49
2.3.- Antecedentes Políticos	. . . . .	. 51
2.4.- Evolución del área urbana de la ciudad de Culiacán	. . . . .	. 55
Capítulo III.- El Desarrollo Urbano Tres Ríos		
3.1.- Origen	. . . . .	. 60
3.2.- El proyecto	. . . . .	. 63
Capítulo IV.- El impacto del Desarrollo Urbano Tres Ríos en Culiacán		
4.1 El Desarrollo Urbano en el Proyecto Tres Ríos	. . . . .	. 71
4.1.1 El Desarrollo Urbano Tres Ríos en la evolución de la ciudad		

de Culiacán . . . . .	.71
4.1.2 Usos de suelo. . . . .	.87
4.2 La Infraestructura Vial en el Desarrollo Urbano Tres Ríos .	.97
4.2.1. Puentes . . . . .	.100
4.2.2. Vialidades . . . . .	.105
4.3 La planeación del Desarrollo Urbano Tres Ríos . . . . .	.111
4.3.1. Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos 1993. . . . .	.111
4.3.2. Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos 2008. . . . .	.114
4.3.3. Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán 2010 . . . . .	.115
4.4 El impacto general del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la Ciudad .	.116
de Culiacán	
Conclusiones y recomendaciones . . . . .	.125
Bibliografía y fuentes . . . . .	.135
Listado de tablas y figuras. . . . .	.142
Anexos. . . . .	.145

Introducción.

Desde sus orígenes, la ciudad de Culiacán ha estado profundamente ligada a los tres ríos que cruzan la ciudad.

En Culiacán, a finales de la década de los ochenta, surge el proyecto Desarrollo Urbano Tres Ríos con el objetivo de reducir el riesgo de inundaciones por el desborde de los ríos, crear reservas territoriales para la ciudad, solucionar los problemas viales y de conectividad, mejorar el medio natural y aprovechar el paisaje urbano y el valor estético de la zona.

El Desarrollo Urbano Tres Ríos se presenta también como una solución a los problemas de inundaciones provocadas por los ríos y como una alternativa para mejorar las características urbanas, de embellecimiento, vialidad, protección de vidas y propiedades, cuyo objetivo es la ejecución de obras que mejoren el comportamiento hidráulico de los ríos Humaya, Tamazula y Culiacán, ejercer un mayor control sobre sus avenidas e incrementar su capacidad de conducción de agua.

La concepción del Desarrollo Urbano Tres Ríos contempla obras de equipamiento en los ríos y sus riberas integradas al desarrollo de la ciudad, que preserven su patrimonio ecológico y mejoren el paisaje urbano. Un proyecto completo, con visión a corto y mediano plazo que no solo atienda los rezagos existentes, sino que prevea e impulse el desarrollo de la ciudad.

La urbanización en las ciudades se ha hecho definiendo los usos y funciones del territorio de modo disperso, buscando la compatibilidad entre usos de suelo y una ubicación privilegiada para las actividades económicas.

Esta forma de urbanizar las ciudades surge posterior a la aparición de la *Carta de Atenas* y a la planificación funcionalista. Zonificando el espacio y asignando, generalmente una única función a un determinado territorio, quedando estas separadas una de otra: la universidad, la industria, la vivienda, las áreas comerciales, las oficinas se separan físicamente. La conexión entre ellas se realiza a través de una densa red de carreteras y vías segregadas de transporte privado (Rueda, 2005).

Rueda, establece que el crecimiento de las nuevas áreas urbanas será a través del crecimiento de la red de movilidad. La red de movilidad se convierte en el eje estructurador del territorio, bajo estos preceptos se construye el proyecto en Culiacán.

Sin embargo, es una tendencia mundial, en América latina que, desde la década de los setenta, se impulsa la creación y ejecución de Grandes Proyectos Urbanos como estrategias integrales del urbanismo que promueven la mezcla de usos de suelo y la diversificación de actividades. Un instrumento para revalorizar el suelo urbano en grandes ciudades, y así ubicarlas, promoverlas y elevarlas en la escala nacional e internacional. Se manifiestan como entornos cuidadosamente diseñados, proyectados para recibir edificaciones y realizar actividades que impulsen la economía urbana y los servicios de alto nivel.

A treinta años de su incorporación a la ciudad, el Desarrollo Urbano Tres Ríos ha reconfigurado y generado nuevas dinámicas urbanas que deben estudiarse y medirse.

Los principales retos a los que nos enfrentamos con esta investigación son: conocer cómo se presenta el desarrollo en esta zona; cómo se conjuga con el resto del territorio urbano; hasta qué medida este proyecto ha determinado características y acciones para el crecimiento de la ciudad de Culiacán; y cómo se vincula con las políticas de desarrollo urbano de la ciudad.

Por lo anterior es que se hace necesario El análisis del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán, desde el proceso de implementación del Gran Proyecto Urbano; el estudio y análisis de la ciudad desde las categorías espacial, urbana y social. Así como la revisión de las políticas públicas urbanas de Culiacán y su vinculación con el Desarrollo Urbano Tres Ríos, partiendo de las siguientes preguntas:

Pregunta General

¿Cómo se ha presentado el Desarrollo Urbano y Político en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán?

Preguntas de investigación

¿Cómo se desarrolla el Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y espacial desde su implementación en la ciudad de Culiacán?

¿Qué establecen los instrumentos de planeación urbana de la ciudad en el polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos?

¿Cuál es la correspondencia entre las políticas de planeación urbana del Proyecto Tres Ríos y de la ciudad?

¿Cuál es el impacto general de las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán?

Esta investigación se centra en la implementación del Gran Proyecto Urbano Desarrollo Urbano Tres Ríos, con el objetivo principal de conocer y estudiar el impacto que ha tenido este proyecto en el desarrollo espacial y urbano en la ciudad,

así como el análisis de las políticas públicas establecidas por el Desarrollo Urbano Tres Ríos y su vinculación con las políticas urbanas de la ciudad.

Estableciendo los siguientes objetivos para el desarrollo de la investigación:

Objetivo General

Analizar la evolución del Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y política a partir de su implementación en la ciudad de Culiacán.

Objetivos específicos

1. Analizar el Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y espacial a partir de su implementación en el año 1991.
2. Analizar los instrumentos de planeación que rigen el polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos.
3. Examinar la correspondencia entre las políticas de planeación urbana del Desarrollo Urbano Tres Ríos y su aplicación en la ciudad.
4. Identificar a nivel general el impacto que han tenido las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán.

En esta investigación se presentan las características generales del Desarrollo Urbano Tres Ríos, los objetivos planteados en su construcción, el avance en su desarrollo y los principales impactos que ha generado el proyecto en Culiacán.

Se describen las teorías que sustentan el desarrollo de esta investigación y los distintos planteamientos que se han realizado para el estudio de los grandes

proyectos urbanos, haciendo un análisis de la implementación de estos en las últimas décadas del siglo pasado en distintas ciudades de América Latina.

También se muestra la incorporación del Desarrollo Urbano Tres Ríos a la ciudad de Culiacán, el seguimiento, vinculación y avance del proyecto, bajo el análisis de dos principales variables: el desarrollo urbano y la planeación urbana de la ciudad desde 1991.

Además del desarrollo metodológico para llevar a cabo la investigación, los procesos a seguir para responder las preguntas de investigación y cumplir con cada uno de los objetivos planteados.

Al final del mismo, se presenta el avance a los resultados de la investigación realizada, y las primeras conclusiones derivadas del análisis profundo de los resultados obtenidos en el proceso de investigación del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán.

Esta investigación es relevante para el estudio y el conocimiento del Proyecto Urbano Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y política a partir de su implementación en la ciudad de Culiacán.

Capítulo I.- Marco Teórico y Metodológico

El capítulo Marco Teórico y metodológico, presenta un breve repaso cronológico de la ciudad contemporánea y cómo se presenta el proceso de urbanización.

Presenta un análisis teórico sobre el tema de los Grandes Proyectos Urbanos, principalmente, cómo se desarrollan en América Latina, sus principales características y la conceptualización desde la visión de distintos autores; centrandose el desarrollo de la investigación en los estudios realizados por Jordi Borja, sobre los grandes proyectos urbanos y su implementación en las últimas décadas de siglo pasado.

Finalmente, se presentan las referencias prácticas que sirven como base para el desarrollo de la investigación y para analizar el proyecto de estudio en el ámbito nacional e internacional. Se desarrollan los casos de Puerto Norte, en Rosario Argentina; Angelópolis, en Puebla y el Desarrollo Urbano Río Sonora, en Hermosillo.

Dentro del marco metodológico, se analiza el Desarrollo Urbano Tres Ríos, el seguimiento y estudio del crecimiento de la ciudad desde las categorías espacial y urbana para medir el impacto del proyecto. Así como la revisión de las políticas urbanas de Culiacán y su vinculación con la ciudad.

En el Desarrollo Urbano Tres Ríos, la infraestructura y los servicios son un factor importante que ha marcado el desarrollo y crecimiento de la ciudad.

1.1 Marco teórico conceptual: Los grandes Proyectos Urbanos en la ciudad contemporánea

1.1.1 La ciudad contemporánea

Las ciudades, son el principal eje concentrador de población, de actividades económicas, sociales y productivas; cada vez toman mayor relevancia como una solución a los conflictos globales, pues en ellas se origina el crecimiento económico. (IMPLAN, 2010)

Aproximadamente el 60% del Producto Interno Bruto mundial se atribuye a las ciudades. Sin embargo, también representan el 70% de las emisiones de carbono y más del 60% de los recursos. (ONU, 2016)

La urbanización con planificación mejora la capacidad de las ciudades para generar empleo y mejorar las condiciones económicas, fomentar la diversidad y la cohesión social. Las ciudades deben ser diseñadas para vivir, crear oportunidades, permitir la conexión e interacción social y facilitar el uso de los recursos compartidos de una manera sostenible.

La urbanización es una de las tendencias más transformadoras del mundo. Plantea desafíos relacionados con la vivienda, el medio ambiente, el cambio climático, la infraestructura, los servicios, la seguridad alimentaria, la salud, la educación, el trabajo, la seguridad y los recursos naturales. Sin embargo, también representa grandes oportunidades y es una herramienta para el desarrollo sostenible de nuestro planeta. (ONU, 2019)

La urbanización de las ciudades en los últimos años se ha realizado a través del establecimiento de usos y funciones en el territorio de un modo disperso, buscando la compatibilidad entre los usos y la mejor ubicación de las actividades económicas en las redes que la ciudad ha dibujado.

Se desarrollan inicialmente, los nodos estratégicos, posteriormente, se ocupan los espacios juntos a las principales vías de circulación, y finalmente, las vialidades

locales. El resultado es una malla de carreteras y vías segregadas, llena de edificaciones dispersas. Multiplicando la ocupación de suelo urbano y segregando socialmente a la población en el territorio. (Rueda, 2005)

Las políticas urbanas pueden mejorar las ciudades y crear acciones para la ciudadanía; sin embargo, en su mayoría, las políticas sociales, jurídicas y económicas generan exclusiones y desigualdades. De cualificarse los espacios públicos y los entornos urbanos, se disparan los precios del suelo, de la vivienda y del comercio. Si se regenera tejido físico urbano, se mejora la accesibilidad y la movilidad al tiempo que se consigue un ambiente más seguro. Pero, como contrapartida, gradualmente los sectores medios y altos expulsan a los sectores populares. La gentrificación no es un fenómeno exclusivo de las élites. En un proceso más generalizado, sectores bajos y medios tienden a pasar de la ciudad a la urbanización (Borja, 2019).

Para Jordi Borja, las ciudades difusas, son de bajas densidades y alta segregación de la población, poco sostenibles social y culturalmente dominada por la guetización o la exclusión social y urbana. La ciudad se fragmenta por funciones especializadas y por jerarquías sociales.

1.1.2 Los Grandes Proyectos Urbanos

Los grandes proyectos urbanos son instrumentos aplicados en el urbanismo contemporáneo. Son oportunidades para los gobiernos locales, para transformar áreas de poco valor urbano, en nuevas centralidades multiplicadoras de capital.

Para Borja y Castells, citados por Kozak y Feld (2018), los grandes proyectos urbanos son una herramienta efectiva para la generación de nuevas dinámicas de las grandes ciudades contemporáneas, mientras que Cuenya y Corral (2011), expresan que son el triunfo de una visión empresarial en la gestión urbana de las ciudades; sin embargo, ambas visiones concuerdan en reconocer a los Grandes Proyectos Urbanos como un instrumento para la planificación y gestión de las ciudades.

Los grandes proyectos urbanos, especialmente si son a gran escala, se plantean con objetivos diversos: funcionamiento urbano, promoción económica, redistribución social, mejora ambiental, integración cultural, conectividad e interacción humana (Cuenya, 2009). Son concebidos como acciones urbanas integrales, que promueven la mezcla de usos de suelo y la diversificación de actividades. Es un instrumento para revalorizar el suelo urbano en grandes ciudades, y así ubicarlas, promoverlas y elevarlas en la escala internacional.

Cuenya y Pupareli establecen que la valorización del suelo que promueven los grandes proyectos tiene tres fuentes de origen: las inversiones en infraestructura de todo tipo, usualmente a cargo del sector público; las decisiones regulatorias a cargo del Municipio, que autorizan modificar los usos del suelo y las densidades edilicias contempladas en la zonificación vigente para permitir la subdivisión de los predios existentes, el desarrollo de nuevos usos con mayor jerarquía o un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, elevando los índices de ocupación y de construcción en alturas y; las inversiones realizadas en los mismos predios por los actores privados que desarrollan los emprendimientos inmobiliarios y construyen sobre los lotes diversos edificios de gran calidad urbana. Los enormes terrenos situados en la zona aumentan automáticamente su valor. (Cuenya y Puparelli, 2006).

En su mayoría, la gestión y administración de los Grandes Proyectos Urbanos, recae en el estado, quien debe implementar dos lógicas, que generalmente se contraponen una con la otra, 1. Efectuar su rol tradicional, de promover acciones para el beneficio de la ciudad y la ciudadanía en su totalidad, con la cual está comprometido; y 2. Ser el socio institucional de la iniciativa privada, para el impulso de la asociación público privada formada para el lanzamiento del Nuevo Proyecto Urbano, cuyos beneficios deben concentrarse en el área del mismo, con acciones dirigidas a concretar el éxito del proyecto, incluso a costa de otras áreas de la ciudad que pueden verse desfavorecidas por el nuevo proyecto. (Kozak, D.; Feld, N., 2018)

La proporción entre ambas lógicas, determinan la relación entre el Gran Proyecto Urbano y la ciudad consolidada que lo recibe.

Borja y Castells (1998) establecen que son una herramienta efectiva para la generación de nuevas dinámicas en las ciudades. Conforman una línea para planear la ciudad, un instrumento para responder a las nuevas demandas urbanas. Por su parte, Beatriz Cuenya (2009) los describe como acciones urbanas integrales, que promueven la mezcla de usos de suelo y la diversificación de actividades. Mientras, David Harvey (2005) los coloca como una de las manifestaciones urbano-temporales más claras de la globalización, son procesos que ocurren simultáneamente desde afuera hacia dentro y desde dentro hacia fuera, creando una morfología urbana diferente.

Tabla 1. Conceptualización de los Grandes Proyectos Urbanos

Grandes Proyectos Urbanos	
David Harvey	Son procesos que ocurren simultáneamente desde afuera hacia dentro y desde dentro hacia fuera, creando una morfología urbana diferente, los coloca como una de las manifestaciones urbano-temporales más claras de la globalización.
Beatriz Cuenya	Los Grandes Proyectos Urbanos, son concebidos como acciones urbanas integrales, que promueven la mezcla de usos de suelo y la diversificación de actividades. Es un instrumento para revalorizar el suelo urbano en grandes ciudades, y así ubicarlas, promoverlas y elevarlas en la escala internacional.
Borja y Castells	Una línea para planear la ciudad, un instrumento para responder a las nuevas demandas de las ciudades. Los grandes proyectos urbanos son una herramienta efectiva para la generación de nuevas dinámicas de las grandes ciudades contemporáneas.

Jordi Borja (2019), escribe que las políticas urbanas pueden mejorar la ciudad compacta; sin embargo, los mecanismos sociales, jurídicos y económicos generan exclusiones y desigualdades crecientes.

El análisis del Desarrollo Urbano Tres Ríos se presenta bajo dos variables principales, el desarrollo urbano de la ciudad y la planeación urbana.

La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, establece que el desarrollo urbano es el proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los Centros de Población. Se plantea el análisis el desarrollo urbano de la ciudad a través del estudio espacial de los usos de suelo, la distribución del equipamiento, los servicios y la infraestructura verde; la infraestructura urbana de la ciudad, a través del seguimiento temporal de la construcción de vialidades, puentes vehiculares y peatones y, el desarrollo social, con la distribución socioeconómica de la población y la vivienda en el polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán.

La planeación urbana es el conjunto de políticas públicas y planificaciones territoriales, enfocada en la coordinación y compatibilización de usos y funciones de un territorio. Es el compendio de disposiciones legales, planes, programas, proyectos y actuaciones integradas, que el gobierno desarrolla para generar bienestar, mejorar y elevar la calidad de vida de las personas, individual y socialmente (Anzola, 2003).

El urbanismo, planteado por Jordi Borja (2003) como una práctica, un conjunto de conceptos e instrumentos que permiten intervenir sobre las implantaciones y las ordenaciones de los territorios urbanizados. La globalización tiende a no producir territorios globales, sino segmentos dentro de las ciudades que trabajan globalmente y multiplican la segregación social. Algunas de las consecuencias son

la no sustentabilidad ambiental, disminución de la productividad y crisis de gobernabilidad.

El estudio de los grandes proyectos es de gran interés para la investigación urbana; aportan nuevos atributos al diseño y desarrollo urbano. Se instituyen en zonas estratégicas, accesibles y con posibilidades de transformación urbana, dotadas con infraestructura básica, generalmente con capacidad para el desarrollo de nuevos asentamientos con usos de suelos mixtos.

Se retoman los elementos teóricos basados en la implementación de los Grandes Proyectos como instrumentos de renovación urbana que ayudan a generar e incorporar nuevas dinámicas en las ciudades. Una línea efectiva para la planeación, ya que traen consigo infraestructura urbana, equipamiento y nuevos polos de desarrollo para la ciudad y sus habitantes.

Los grandes proyectos urbanos configuran nuevos escenarios para la transformación de la ciudad, bajo la administración de recursos públicos y privados para la construcción de ciudad, su capacidad de integración y diversificación de actividades; se configuraron como un modelo a seguir en México a finales del siglo pasado, bajo este escenario llega el Desarrollo Urbano Tres Ríos a Culiacán.

1.1.3. Tres Grandes Proyectos en América Latina

Los Grandes Proyectos Urbanos surgen en Latinoamérica en los años 70's del siglo pasado como una oportunidad para reposicionar áreas urbanas relegadas o zonas que con el paso del tiempo perdieron su uso y para generar nuevas centralidades.

Tras realizar un análisis a las estrategias de implementación de tres megaproyectos en América Latina, se evidencia que el proceso de gestión de cada uno de los proyectos dirige e impacta la ejecución de estos. Si bien, cada uno cuenta con aspectos sobresalientes a replicar, también contemplan una serie de ejercicios que

reflejan la disparidad en su ejecución, colocando por encima del bienestar social el éxito económico y obteniendo resultados no siempre positivos para la ciudadanía.

1.1.3.1.- Puerto Norte, Rosario, Argentina

Los Grandes Proyectos Urbanos y su relación con la ciudad en que se desarrollan, es constantemente criticada pues representan en su mayoría, fragmentación urbana.

Se realiza un análisis del Proyecto Puerto Norte y su vinculación con la ciudad de Rosario, Argentina; además se analiza la relación del proyecto con el Río Paraná, principal recurso paisajístico y recreativo de la ciudad.

El proyecto Puerto Norte, ubicado al oeste del área central y orientado principalmente a los sectores de alto poder adquisitivo; tiene como prioridad el garantizar la continuidad de los espacios públicos adjuntos al río Paraná y agrupar diversidad de establecimientos comerciales, de equipamiento y zonas residenciales.

Puerto Norte es uno de los paseos públicos preferidos y la zona de mayor valor paisajístico de la ciudad. En su desarrollo, se contemplaron características del espacio público costero como es la accesibilidad e inclusión en relación con los instrumentos de gestión del suelo que permitieron su construcción (Kozak, D.; Feld, N., 2018).

El proyecto se encamina en la continuidad del sistema de parques ribereños. Se ubica junto a la ribera del Río Paraná, que representa un gran atractivo del paisaje, se desarrolla sobre un área antiguamente industrial, que conserva infraestructura considerada obsoleta, conserva equipamiento portuario de alto valor patrimonial y mantiene cercanía con el centro de la ciudad de Rosario, lo cual lo hace atractivo para la inversión inmobiliaria privada; tiene una superficie aproximada de 100 hectáreas y su estructura regulatoria, administrativa y legal permite la generación

de asociaciones público privadas para su desarrollo. El suelo es mayoritariamente propiedad privada.

Figura 1. Distribución de las unidades de Gestión en el Proyecto Puerto Norte



Fuente: Barendoim, (2014). Evolución de la costa central y su vinculación con el gran proyecto urbano de Puerto Norte en la ciudad de Rosario

Un punto a resaltar en la concepción del proyecto es que, para su desarrollo, se determinaron siete unidades de gestión (UG), distribuidas en función de la propiedad de la tierra o de las modalidades de organización entre los propietarios (figura 1). Cada una con características y normatividad específica que fueron consideradas en la reconfiguración territorial.

Solo dos de las unidades de gestión son propiedad de la Nación, las cinco restantes son de capital privado local y extranjero. Sin embargo, el Estado funciona como “promotor” del proyecto, a través de la Secretaría de Planeamiento, cada Unidad de Gestión queda constituida como áreas de reserva sujetas a un plan a detalle que establezca los lineamientos de construcción. Cada Unidad de Gestión cuenta con

un Comité Coordinador de Urbanización, donde participan los urbanizadores, personas de la sociedad civil y las autoridades locales. El Comité fija el procedimiento para aprobar la urbanización integral.

En cada UG, establece indicadores urbanos, usos de suelo, afectaciones públicas y restricciones para la preservación de edificios patrimoniales. Además, establece la programación y ejecución de obras públicas y privadas. Con la aprobación de los instrumentos normativos y de gestión se inician las obras de manera subsecuente, generando en cada UG un plan-programa para su conformación.

La política urbana en el desarrollo Puerto Norte promueve la ejecución de las obras por parte de los propietarios, mientras el Estado se encarga de la planificación y gestión del proyecto urbano, y con ello captar los beneficios que se generan (Barendoim, 2015).

Se utilizan tres instrumentos para la regulación del suelo:

- Ordenamiento: planes especiales a detalle gestionados con los propietarios del suelo.
- Gestión: convenios público – privados que establecen las obligaciones que asumen cada uno en el desarrollo urbano.
- Captación de plusvalías: Implementando un régimen especial de mayor aprovechamiento, por el incremento de altura, pagando una contribución compensatoria. El proyecto considera la construcción de torres, permitiendo mayores densidades.

Se implementó la figura de servidumbre administrativa de uso público como un instrumento para garantizar el uso del espacio público en los terrenos privados.

Uno de los principales ejes del proyecto fue el garantizar la continuidad de las áreas públicas y su relación con los espacios públicos generados, la llegada al río y la conexión con el espacio público de los parques ribereños (Figura 2).

Figura 2. Desarrollo y conexión Puerto Norte – Río Paraná



Fuente: Municipalidad de Rosario (2020)

El área pública de Puerto Norte comprende aproximadamente 42 hectáreas de terrenos privados ganados para el uso público, con el desarrollo de nuevas vialidades, avenidas, paseos, plazas y parques, que garantizan la libre circulación y generan un recorrido continuo sobre la costa central. El suelo privado despliega un conjunto de construcciones con distintas densidades. (Barenboim, 2014).

La conexión con el sistema de espacios públicos es fuerte, existe continuidad del corredor verde costero (junto al río Paraná). Sin embargo, en la escala micro, existe desconexión entre las unidades de gestión, generando la sensación de pequeños clústeres.

En todo este proceso, Puerto Norte es utilizado por el estado como un laboratorio de las políticas urbanas que posteriormente podrá aplicarse en el resto de la ciudad.

Un modelo de gestión único, con planes y convenios urbanísticos detallados. (Scarpacci, 2014).

De Puerto Norte, políticas replicables

El Proyecto Puerto norte se constituye en Argentina, tras el desarrollo de Grandes Proyectos Urbanos que presentaron algunas complicaciones en el proceso; en Puerto Norte tratan de mejorar las experiencias previas para llevar al éxito el proyecto y mejorar las áreas urbanas en todo Rosario, Argentina.

Del Gran Proyecto Urbano de Puerto Norte, se retoma al abordaje que hacen para la administración y gestión del suelo, el ordenamiento a través de Unidades de Gestión, donde asumen que dentro de las cien hectáreas del proyecto existen diferentes características urbanas, una variedad de propietarios y vocación del suelo diversa, que debe ser regulada y administrada de manera particular. La coordinación de la administración a través de grupos multidisciplinarios, donde participan propietarios, autoridades y sociedad civil, enriquece las operaciones que se realizan y ayuda a transparentar la planeación el suelo urbano, lo cual fortalece el proyecto y puede considerarse un aval para su desarrollo.

Centrar el proyecto en la conservación y priorizar la libre circulación sobre la costa central es un aspecto a retomar, si bien, el desarrollo buscaba la revitalización de una zona urbana subutilizada con el paso del tiempo, siempre se mantuvo el Río Paraná como el centro catalizador de la imagen del proyecto, constituido como el principal espacio público de la ciudad, el cual debía conservarse plural y accesible para todos los habitantes, además de enaltecer su belleza y conservarse como un ícono para la ciudad.

Otro aspecto que destacar es la conservación de la continuidad del corredor verde costero, junto al Río Paraná, a través de la servidumbre de uso público, se garantizó

el uso del espacio público en terrenos privados, la llegada a río y la conexión de los parques ribereños se situó como eje del proyecto.

Por último, los instrumentos aplicados para la regulación del suelo, a través del orden, gestión y captación de plusvalías, instrumentos eficaces para la conservación, seguimiento y continuidad de los proyectos urbanos.

1.1.3.2.- Angelópolis, Puebla

Los megaproyectos concentran servicios e infraestructura de primer nivel, que abastece al desarrollo económico de grandes grupos financieros que trabajan de manera globalizada y se benefician gracias a la revolución digital y los sistemas informáticos.

A principios de la década de los 90's la Federación expropió una superficie de 1,081.51 hectáreas de tierras ejidales, pertenecientes a los municipios de Tlaxcalancingo, San Andrés Cholula, Momoxpan y Chautenco, contiguos a la capital del Estado de Puebla, destinadas para la generación de una reserva para el ordenamiento territorial de la zona metropolitana de la ciudad de Puebla.

Dicha Reserva se gestionó para resolver la multiplicación de asentamientos irregulares y la carencia de políticas de ordenamiento urbano en el poniente de la ciudad de Puebla. Sin embargo, el objetivo principal era el generar un centro de desarrollo moderno y progresista, que posicionara a la ciudad y brindara apertura comercial e inversión de capital privado.

No obstante, una vez expropiados los terrenos, se anuló la participación de las comunidades y se ordenó la salida de los habitantes del sector a intervenir.

El Estado elaboró el “Programa de Desarrollo Regional Angelópolis” (PRODA), que marcaba acciones de consolidación de la zona conurbada de la ciudad de Puebla a través de la generación de un corredor industrial, un distrito histórico y, un distrito

habitacional, comercial y de servicios, a pesar de que el distrito industrial e histórico podrían fomentar el arte, la cultura y el turismo de la región, se optó por dar mayor impulso al distrito habitacional, de comercio y servicios.

En el caso de Angelópolis, se desarrolla a las afueras de la ciudad de Puebla, para ofrecer la posibilidad de extenderse y aumentar la conexión metropolitana con la red vial existente. La zona ha generado un gran atractivo para inversionistas locales, nacionales y extranjeros, desarrollando grandes construcciones que generan una imagen a la zona.

Se estructuró a partir de un eje longitudinal y dos avenidas transversales, el impulso del proyecto sería a partir de un centro comercial de grandes dimensiones, con el mismo nombre del desarrollo. (Carranza, J.; Martínez, V., Domínguez, D., 2018). Se plantearon densidades altas en los terrenos contiguos a las carreteras.

Se construyeron dos vialidades primarias para conectar la zona: el Periférico Ecológico y la autopista a Atlixco; éstas absorben toda la carga vehicular, generando conflictos para acceder y salir de la zona, la cual genera que diversos desplazamientos de personas y mercancías, vuelve conflictiva las vialidades e insuficiente el transporte y su integración con la ciudad.

Figura 3. Vía Atlixcayotl



Fuente: Gobierno del Estado de Puebla (2020)

Se desarrollaron edificaciones comerciales, equipamientos y servicios a través de vialidades secundarias donde surgen construcciones privadas que se benefician de la infraestructura instalada. Además de la aparición de “Clúster” de vivienda aislada, cerrada con casetas de vigilancia, sin espacios públicos de conexión.

Para Cabrera y Guerrero (2008), Angelópolis está totalmente desvinculado de las necesidades de sus habitantes, tiene un problema de segregación espacial, a través de su imagen de modernidad y progreso, se oculta la desigualdad, inseguridad y exclusión de la zona, y los desplazamientos que deben realizarse están alejados de la conexión social y espacial.

Al interior del desarrollo, hay desequilibrio en la dotación de equipamiento y servicios, las áreas habitacionales con nivel socioeconómico alto se encuentran en las zonas visibles, aportando a la imagen de progreso y bienestar del desarrollo. Mientras para los residentes de menores recursos, aún hay ausencia de equipamiento educativo, salud y comercio.

Figura 4. Desarrollo Comercial en Angelópolis



Fuente: México desconocido (2018)

La implementación de Angelópolis, fue planteado a partir de un rápido crecimiento de las actividades comerciales, dejando relegadas las necesidades sociales como la educación, salud, vivienda, alimentación, seguridad social, entre otras. Este desarrollo se orienta en la expansión del mercado para desarrollos habitacionales y comerciales, que ofrecen condiciones propicias para un desempeño eficaz, aumentar el consumo de sus productos y la importación y llevar sus mercancías a todo el mundo.

Las políticas aplicadas fueron claramente orientadas al ámbito comercial y habitacional de nivel alto o residencial, relegando las condiciones naturales de la zona en que se asentaba el proyecto. El conjunto desalojó y excluyó a los habitantes originarios del sector, en su mayoría campesinos, que ante los cambios de usos de suelo y en el desarrollo urbano de sus comunidades dejaron la zona.

No hay una interrelación entre este sector y el resto de la ciudad. Los índices de contaminación de la zona son muy altos.

Angelópolis, desarrollo y expulsión

El desarrollo Angelópolis, llega México a finales del siglo pasado, cuando en todo el país ocurría una dinamización del sector inmobiliario, a través de la mezcla de capitales privados, nacionales y extranjeros. Así se generaron grandes proyectos para el desarrollo urbano, orientados al mejoramiento, generación y ocupación de áreas urbanas, para la construcción de centros comerciales, torres corporativas, hoteles y oficinas que consolidaron corredores urbanos orientados al desarrollo principalmente del sector terciario.

En su mayoría, los proyectos se concretaron sin la participación de la ciudadanía para la reintegración de las áreas ocupadas, aunque, los proyectos fueron presentados con un enfoque de equidad y beneficio social, en la práctica no lo fue.

Angelópolis no fue la excepción, la reserva de más de mil hectáreas, proyectada para resolver las problemáticas con los asentamientos irregulares en el poniente de Puebla y disponer se políticas públicas para el ordenamiento urbano de la zona, resultó en la anulación de la participación de los ocupantes del suelo, campesinos que se rindieron ante los cambios en los usos de suelo por la llegada de mercado inmobiliario. La idea de organización y regularización del suelo se convirtió en el impulso de un desarrollo progresista, con apertura comercial e impulso de la inversión de capital privado.

Otra de las estrategias puestas en marcha en Angelópolis, fue el concentrar las altas densidades en los terrenos contiguos a las carreteras, generando una desconexión social y espacial al interior del desarrollo. Hay un gran impulso al comercio, mientras el equipamiento y los servicios educativos, de salud y seguridad social han sido

relegados; zonas habitacionales presentan desigualdad e inseguridad, con espacios desconectados y carentes de infraestructura para su desarrollo.

El conjunto urbano se enfocó en la construcción de vialidades, las cuales concentran toda la carga vehicular del desarrollo, lo que genera problemas viales para el acceso y salida del sector, el transporte es insuficiente y desconecta el área con la ciudad de Puebla.

Del caso de Angelópolis se retoman una serie de condicionantes y estrategias de desarrollo que disminuyeron un mejor funcionamiento del proyecto; sin embargo, el desarrollo al 2020, ha cuadruplicado la capacidad planeada en los 90's, donde proyectaba recibir 25 mil habitantes y hoy en día está por concentrar más de 120 mil habitantes. Es evidente el modelo urbano impulsado en el conjunto, regido por estrategias que impulsan la infraestructura y los servicios, una ciudad conectada con el mundo a través de actividades comerciales, económicas y financieras pero desconectadas con sus habitantes y las regiones vecinas.

1.1.3.3.- Desarrollo Urbano del Cauce del Río Sonora

La ciudad de Hermosillo forma parte de las principales ciudades con población mayor a los 500 mil habitantes y menos a un millón, según el Instituto Mexicano para la competitividad (IMCO, 2014), Hermosillo ocupa el cuarto lugar del país como una ciudad competitiva y sustentable.

Ubicado en el centro de la ciudad de Hermosillo, se encuentra el cauce del Río Sonora, que por los años ochenta del siglo pasado, su desbordamiento se había convertido en una amenaza por la posible inundación de las colonias colindantes.

Al inicio de la década de los noventa, se desarrolla el “Megaproyecto Río Sonora Hermosillo XXI”, que buscaba la integración del sur y el norte de la ciudad, mediante

la canalización del Río Sonora, la interconexión de vialidades y el aprovechamiento de los terrenos ganados al río.

Figura 5. Megaproyecto Río Sonora Hermosillo XXI



Fuente: PDUCPH (2014). IMPLAN Hermosillo

El cauce del río Sonora constituye una barrera natural que divide el norte y el sur de la ciudad de Hermosillo. Los trabajos de encauzamiento significaron condiciones adecuadas para la creación de una importante área de servicios, comercios y de integración de la ciudad en la zonas norte y sur; la zona río Sonora, alberga importantes construcciones de la capital como el centro de Gobierno, hospitales, centros comerciales y hoteles. (Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, 2014).

Se generó un nuevo centro administrativo y comercial que incluyó grandes edificaciones, pero que, a mediados de los noventa con la crisis, se vio afectado por la crisis económica y pausó las expectativas iniciales del proyecto, en fechas recientes, se ha reactivado de forma moderada.

Hermosillo, al igual que las ciudades latinoamericanas, buscaba fortalecer su dinámica regional, modernizar la ciudad y recuperar la zona central de la ciudad para impulsar el desarrollo económico, comercial y de servicios; así se crea el

Desarrollo Urbano Cauce del Río Sonora, materializando la necesidad de mejorar la ciudad y abriendo oportunidades para su desarrollo.

Se presenta en dos fases, inicialmente con el desarrollo de infraestructura e ingeniería urbana; se canalizó el Río Sonora, se construyeron las compuertas en la Presa Abelardo L. Rodríguez y se creó una trama urbana en el conjunto de la obra, un total de quince vialidades y siete puentes para el paso vehicular (Carrasco, V.; Estrada Y., 2018).

La segunda fase, orientada a capitalizar las obras generadas en la primera, promoviendo el Desarrollo Urbano Río Sonora, con la creación de servicios, comercios, edificios públicos y equipamiento recreativo; el objetivo era modernizar la ciudad y convertirla en un centro urbano atractivo con equipamiento e infraestructura, para atraer inversión y generar progreso a Hermosillo.

La implementación de este megaproyecto trajo consigo la construcción de fraccionamientos residenciales cerrados, zonas de vivienda contiguas a zonas pobres, disputando la falta de servicios básicos y generando inseguridad, se retoma, la falta de distribución de los usos de suelo, y la falta de control en el desarrollo de vivienda privada, que se tradujo en mayor desigualdad social y en la carencia de servicios y la distribución equitativa de los mismos.

Este megaproyecto ha generado grandes rezagos en otros sectores de la ciudad, pues el capital se ha concentrado en la zona, relegando a los sectores que concentran mayores índices de pobreza, además se ha dejado de impulsar el centro como el principal eje económico de la ciudad.

El megaproyecto Río Sonora, se integró a la planificación estratégica de la ciudad con la finalidad de generar un modelo urbano para gestionar el suelo basado en las demandas de mercado, dando prioridad al capital privado y prevaleciendo las zonas habitacionales y comerciales (Abramo, 2012). Sin embargo, se gestionan como proyectos puntuales, sin una perspectiva a largo plazo que permita generar una

visión de ciudad, donde el eje inicial sea el desarrollo del megaproyecto, y surja el impacto para el desarrollo y beneficio de toda la ciudad.

Se generaron nodos de atracción de inversiones, que hicieron del Desarrollo Urbano Río Sonora un proyecto aislado, sin conexión ni integración a la ciudad de Hermosillo.

Desarrollo Urbano Río Sonora, un gran proyecto con enfoque local

El proyecto para el desarrollo urbano del Río Sonora surge como una solución al problema de desbordamiento que presentaba a finales de los años ochenta del siglo pasado y se convertía en una amenaza constante para los habitantes de las colonias aledañas al río.

Como es común en los grandes proyectos urbanos en México se priorizó el desarrollo comercial y de servicios, desaprovechando la oportunidad para el impulso de la mezcla de usos de suelo mixtos y el desarrollo vertical de zona.

En el complejo, proliferan las zonas residenciales, fraccionamientos privados, cerrados, ubicados junto a zonas urbanas con déficit de recursos y servicios, lo cual representa segregación urbana y desigualdad en la distribución urbana de Hermosillo.

El proyecto del Desarrollo Urbano Río Sonora se ha desarrollado como pequeños espacios, que no conectan unos con otros. Proyectos con visión individualista, que no abonan a la generación de un complejo urbano que impulse a la ciudad y su desarrollo.

Figura 6. Vista General Desarrollo Urbano Río Sonora



Fuente: Proyecto Puente (2016)

Otro de los puntos a destacar en el proyecto es la falta de espacios públicos y la integración sustentable de parques urbanos; con el encauzamiento del río, se genera al centro del desarrollo una gran plancha de concreto, que canaliza el agua del río, pero desaprovecha la oportunidad de disfrutar de un espacio natural, que mejore la imagen urbana de la capital sonoreense. El Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, contempla la elaboración y construcción de proyectos orientados a la generación de espacios públicos y la construcción de parques urbanos, que conecten el sector y mejoren las condiciones de movilidad al interior del desarrollo. (PDUCPH, 2014)

1.2. Marco metodológico: Análisis del Desarrollo Urbano Tres Ríos

1.2.1 Abordaje Metodológico

La ciencia ofrece la posibilidad de obtener un conocimiento sistemático y confiable, a través del cual pueden formularse leyes y teorías para establecer modelos invariables de relaciones entre cosas (Padilla, 1991). Produce conocimientos teóricos que dan respuesta a determinados sucesos que pueden ser verificados de forma empírica. (Maya, 2014).

Para finales del siglo pasado, se formula el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos estableciendo las normas, criterios y estrategias bajo las cuales se debe orientar el uso de suelo, en el área que comprende el proyecto, delimitada por la demarcación de la zona federal del antiguo cauce de los ríos Humaya, Tamazula y Culiacán.

A treinta años de su incorporación a la ciudad, ha reconfigurado y generado nuevas dinámicas urbanas que deben analizarse y medirse, dicho análisis se desarrollará en materia urbana y en el estudio de las políticas públicas urbanas de la ciudad a partir de la construcción del Proyecto Desarrollo Urbano Tres Ríos.

La estrategia de desarrollo se enfocó en la administración del proyecto por etapas, con una visión integral y priorizando las zonas más necesarias y viables. Se desincorporan de la federación los terrenos que se recuperen mediante las obras hidráulicas, las cuales formarán parte del patrimonio del proyecto.

1.2.1 Matriz Operacional

Objeto de estudio					
El Desarrollo Urbano Tres Ríos en la Ciudad de Culiacán					
Pregunta de investigación	Objetivo General	Variables	Categorías	Indicadores	Instrumentos
¿Cómo se ha presentado el Desarrollo Urbano y Político en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán?	Analizar la evolución del Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y política a partir de su implementación en la ciudad de Culiacán .	Desarrollo Urbano	Espacial	Uso de suelo: <ul style="list-style-type: none"> • Habitacional • Comercial • Equipamiento y servicios • Vacío Urbano 	Planes de Desarrollo urbano Sistema de Información IMPLAN Recorridos de campo
			Infraestructura Vial	Vialidades Principales Puentes	Imágenes satelitales Sistema de Información IMPLAN Recorridos de campo
		Planeación Urbana	Plan Parcial DU3R 1993	Usos y distribución del suelo	Planes de Desarrollo urbano Sistema de Información IMPLAN
			Plan Parcial DU3R 2008	Usos y distribución del suelo	Planes de Desarrollo urbano Sistema de Información IMPLAN
			Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacan (2010)	Usos y distribución del suelo	Planes de Desarrollo urbano Sistema de Información IMPLAN

El Desarrollo Urbano Tres Ríos (DUTR) se proyecta con la idea de modernizar a Culiacán y situarla dentro de las mejores ciudades del país. Bajo el efecto de los Grandes Proyectos Urbanos que se impulsan en Latinoamérica.

Basado en los objetivos planteados en la investigación, se desarrolló la metodología bajo el análisis de dos variables, el desarrollo urbano y la planeación urbana de la ciudad de Culiacán.

El desarrollo urbano, planteado en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano como el proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los Centros de Población. Clasifica y adecua, por medio de la planeación urbana los aspectos físicos, sociales y económicos de un asentamiento humano. Involucra la expansión demográfica y territorial, las acciones productivas y socioeconómicas de la población, empleo y la preservación y mejoramiento del medio ambiente (LGAHOTDU, 2016).

Y la planeación urbana definida como el conjunto de políticas públicas y planificaciones territoriales, enfocada en la coordinación y compatibilización de usos y funciones de un territorio. Compendio de disposiciones legales, planes, programas, proyectos y actuaciones integradas que el gobierno desarrolla para generar bienestar, mejorar y elevar la calidad de vida de las personas, individual y socialmente (Anzola, 2003).

Para la realización del análisis metodológico se tomaron como base los estudios realizados por Jordi Borja (2010), a través del análisis al desarrollo urbano de la ciudad de Barcelona, a partir de tres componentes, el primero, las características esenciales del urbanismo y la gestión municipal y cómo se realiza el proceso de consolidación de la ciudad; el segundo, el análisis del contexto social, político e institucional que permite entender la ciudad y los procesos de adaptación de los contextos urbanos y, por último, la observación de la transformación urbana de la ciudad de Barcelona. Los tres componentes se contextualizaron en la ciudad de Culiacán desde la perspectiva de la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad.

Se analizaron los avances que tuvo el proyecto por décadas, iniciando en 1991 y hasta el año 2000, se estudió el crecimiento urbano de la ciudad, los nuevos equipamientos y vialidades, puentes y servicios desarrollados en el área del proyecto durante esta década; posteriormente se analizó la década de 2001 a 2010, bajo el mismo enfoque; por último, se analizó la década del año 2011 al 2020. De igual forma, se recopiló y analizó información sobre la construcción y distribución de nuevo equipamiento urbano por etapas del proyecto. Con ello, se obtuvo una visión más cercana al desarrollo de cada una de las cuatro etapas en que fue dividido el proyecto.

Jordi Borja establece que realizar intervenciones económicas en el desarrollo de infraestructura en la ciudad, genera ciudades más atractivas para la generación de

nueva economía, y esto permite establecer políticas urbanas como motor para la regeneración de la base económica de una ciudad.

Describe que los proyectos urbanos basan sus primeros años de gestación en la generación de nuevas políticas urbanas basadas en actuaciones rápidas con la construcción de nuevo equipamiento e infraestructura.

Para medir el desarrollo urbano se estudiaron dos categorías: la espacial, y la infraestructura vial.

Se retomaron estas categorías pues son las mismas que establece el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos como las principales acciones a impulsar con el proyecto:

- Normar y ordenar el Desarrollo Urbano definiendo los usos, destinos y reservas de manera que beneficien a la ciudad en su conjunto.
- Hacer factible la oferta de suelo, localizando los usos y destinos, para que su comercialización posibilite la construcción de las obras requeridas, preservando siempre la calidad del medio ambiente.
- Regular la localización de los diferentes tipos de uso del suelo, además la densidad de población y la intensidad de las nuevas edificaciones en la zona.
- Aportar elementos técnicos que fundamenten la ejecución de obras en materia de vialidad, diseño urbano, diseño del paisaje, mobiliario urbano y conservación ambiental.

Para cumplir con los objetivos establecidos en la investigación, se realizaron recorridos por etapas del proyecto: inicialmente se realizó el análisis de la etapa 1, situada sobre el río Humaya desde el puente Rafael Buelna hasta la confluencia de los ríos; y sobre el Río Tamazula hasta el Puente Benito Juárez. Posteriormente se

realizó el recorrido por la segunda etapa, emplazada desde el puente Benito Juárez hasta el límite de crecimiento urbano al oriente sobre el río Tamazula.

El recorrido por la tercera etapa, ubicada sobre el Río Humaya, desde el puente Rafael Buelna, hasta el límite de crecimiento urbano al norte y, por último, la cuarta etapa, que se emplaza desde la Presa Derivadora "Ing. Carlos Carvajal Zarazúa" hasta el límite de crecimiento urbano al poniente de la ciudad, cercano a la Sindicatura de Aguaruto, en ambas márgenes del río Culiacán.

1.2.3 Descripción de las Variables

Variable Desarrollo Urbano – categoría espacial

VARIABLE	CATEGORÍA	INDICADORES	INSTRUMENTOS	OBJETIVO
Desarrollo Urbano	Espacial	Uso de suelo: <ul style="list-style-type: none"> • Habitacional • Comercial • Equipamiento y servicios • Vacío Urbano 	Planes de Desarrollo Urbano Sistema de Información del IMPLAN Bases de datos de INEGI Recorridos de campo	<ol style="list-style-type: none"> 1 Analizar el Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y espacial a partir de su implementación en 1991. 2 Analizar los Instrumentos de planeación que rigen el polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos. 4 Identificar a nivel general el impacto que han tenido las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán.

Dentro de esta categoría, se realizó el análisis espacial con la ayuda de imágenes satelitales, y con ello se determinó el crecimiento de la ciudad a partir de la construcción del Desarrollo Urbano Tres Ríos. Esta categoría ayudó a reconocer la distribución espacial de la ciudad a través de los años y cómo fue el desarrollo gradual del proyecto urbano.

A través del análisis geoespacial, se determinó la ocupación de nuevos equipamientos en el área del proyecto para determinar si las nuevas construcciones influyeron en el desarrollo y crecimiento de la ciudad.

Con el uso de mapas satelitales se recopiló la información urbana de la ciudad en los años 1990, 2000, 2010 y 2020, y, con el apoyo de las bases de datos de INEGI

se retomaron los datos de la población de la ciudad, con ello se contrastó el crecimiento urbano con el crecimiento demográfico de la ciudad a partir de incorporación del proyecto.

Para el estudio de los usos de suelo en el área del proyecto, se analizaron los instrumentos de planeación de la ciudad y se realizaron recorridos de campo para verificar la información y contrastarla. Este análisis se elaboró por etapas, para lograr con ello, enfocar el comportamiento urbano a través de la distribución de los usos de suelo, así como el nivel de ocupación de cada uso.

En el caso del análisis del suelo habitacional, se determinaron las principales zonas habitacional dentro del proyecto, así como el estudio general del tipo de vivienda que se desarrolla en la zona y sus principales características.

Variable Desarrollo Urbano – categoría infraestructura vial

VARIABLE	CATEGORÍA	INDICADORES	INSTRUMENTOS	OBJETIVO
Desarrollo Urbano	Infraestructura Vial	Vialidades principales Puentes	Imágenes Satelitales Sistema de Información del IMPLAN Recorridos de campo	<ol style="list-style-type: none"> 1 Analizar el Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y espacial a partir de su implementación en 1991. 3 Estudiar la correspondencia entre las políticas de planeación urbana del Desarrollo Urbano Tres Ríos y su aplicación en la ciudad. 4 Identificar a nivel general el impacto que han tenido las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán.

En la categoría de Infraestructura vial se realizó la investigación y seguimiento de la construcción de las vialidades, puentes vehiculares y peatonales en el área del proyecto, para determinar el desarrollo de la ciudad a través de la generación de nueva infraestructura vial.

Se realizó el análisis histórico de imágenes satelitales, para situar el año exacto en que se construyeron las distintas obras de infraestructura y los principales equipamientos en el área del proyecto. Se verificó la información con el apoyo de bibliografía.

Esta información sirvió para dar cumplimiento del objetivo de esta investigación: *1. Analizar el desarrollo de la ciudad de Culiacán en materia urbana y espacial a partir de 1991, 3. Examinar la correspondencia entre lo establecido en los instrumentos de planeación y su aplicación en la ciudad y 4. Identificar a nivel general el impacto que han tenido las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán*

Variable Planeación Urbana – categoría Planes de Desarrollo Urbano

VARIABLE	CATEGORÍA	INDICADORES	INSTRUMENTOS	OBJETIVO
Planeación Urbana	Plan Parcial DU3R 1993 Plan Parcial DU3R 2008 Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán (2010)	Usos y distribución del suelo	Planes de Desarrollo Urbano Sistema de Información del IMPLAN	<p>2 Analizar los Instrumentos de planeación que rigen el polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos.</p> <p>3 Estudiar la correspondencia entre las políticas de planeación urbana del Desarrollo Urbano Tres Ríos y su aplicación en la ciudad.</p> <p>4 Identificar a nivel general el impacto que han tenido las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán.</p>

El estudio de la variable planeación urbana se realizó con la ayuda de los instrumentos de planeación del Desarrollo Urbano Tres Ríos y de la ciudad de Culiacán, se analizaron los usos y la distribución del suelo en los programas que regulan la planeación de la ciudad, así como los contrastes que se presentan con los resultados obtenidos en el indicador Desarrollo Urbano. Para realizar el estudio, se revisó el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos del año 1993, la actualización del Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos de 2008 y el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán, 2010, instrumento vigente para la regulación del suelo urbano de la ciudad.

El proceso metodológico también contempló la elaboración de entrevistas semiestructuradas con exfuncionarios municipales y estatales, que, dentro de sus encargos, estuvieron comisionados al desarrollo de procesos técnicos y administrativos ligados con la construcción, gestión y desarrollo del proyecto Tres Ríos.

Los funcionarios que amablemente aceptaron ser entrevistados son:

- Ing. Amado Garzón Tiznado, Ex subdirector de Obras Públicas del Ayuntamiento de Culiacán, Funcionario del H. Ayuntamiento por más de 36 años.
- Arq. Eleviel Zamora Arellano, Ex director de proyectos del Desarrollo Urbano Tres Ríos (1991-1996 y 2004-2011).
- M.D.U. Jimena Iracheta Carroll, Ex directora de IMPLAN Culiacán (2003-2010)
- Ing. Manuel Luna Fernández, Ex encargado de obra del Desarrollo Urbano Tres Ríos. (1992-1995)

Las preguntas guía realizadas fueron:

- ¿Cuáles fueron los principales retos que presentó la dependencia en el proceso de implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos?
- ¿Cuáles fueron los principales obstáculos por los que atravesaron en el desarrollo del proyecto?
- ¿Cuáles considera los principales logros del Proyecto Urbano?
- ¿Qué pronostica para el Desarrollo Urbano Tres Ríos?
- Datos e información relevante.

Con las entrevistas se obtuvo la visión de los entrevistados acerca del proyecto, desde la Institución o dependencia en que desarrollaban o desarrollan su cargo. Con ello, se consiguieron distintas perspectivas del proyecto bajo el análisis de cuatro funcionarios de distintas dependencias y en distintas temporalidades.

El análisis se realizó en el área que ocupa el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos, mil 489 hectáreas de la ciudad.

Conclusiones del Capítulo I.

El capítulo Marco Teórico Conceptual, presenta un escenario general de ciudad contemporánea y las dinámicas urbanas de éstas. La conjunción que existe en los sistemas urbanos y cada uno de los proyectos y acciones que se desarrollan e impactan en el funcionamiento de éstas.

La globalización transformó los sistemas urbanos. En las ciudades las actividades se dispersaron, pero a la par se produjo la concentración de servicios en áreas centrales y la expansión de los servicios especializados y la industria.

Los Grandes Proyectos Urbanos, son acciones urbanas integrales, que promueven la mezcla de usos de suelo y la diversificación de actividades, se promueven a partir de los años setenta del siglo pasado para revalorizar el suelo urbano en grandes ciudades, y así ubicarlas, promoverlas y elevarlas en la escala internacional. Son una herramienta para convertir y capitalizar áreas desaprovechadas con poco o nulo valor urbano.

En América Latina, el desarrollo de Grandes proyectos se dio bajo los mismos efectos. Tras el análisis de tres proyectos, puede concluirse que el proceso de gestión de cada proyecto dirige e impacta la ejecución de este, cada uno con aspectos sobresalientes a replicar y una serie de ejercicios que reflejan la disparidad en su ejecución, colocando por encima del bienestar social el éxito económico y obteniendo resultados no siempre positivos para la ciudadanía.

Puerto Norte en Argentina es el ejemplo de buenas prácticas, sobrepusieron el bien común por encima de cualquier otro en la toma de decisiones y el resultado se hace evidente en el desarrollo del proyecto. El involucramiento de actores clave, del sector público, los inversionistas y la sociedad civil en el manejo y control del suelo dan factibilidad al proyecto y lo encaminan al éxito paulatino.

La distribución a través de unidades de Gestión, que comparten similitudes urbanas, facilita la administración y regulación del suelo, aunque es necesario trabajar en la interconexión de cada una de ellas.

Angelópolis, en la ciudad de Puebla, situó el desarrollo económico por encima del desarrollo social y urbano. La concentración de servicios y equipamiento, sobre las vialidades conectoras del proyecto, han saturado el eje carretero que lo conecta con el centro de Puebla. Lo que origina en problemas viales y urbanos en los accesos al conjunto.

El Desarrollo Urbano del Río Sonora, en Hermosillo, dio prioridad al progreso comercial y de servicios, sin embargo, su desarrollo se ha visto mermado y no ha alcanzado las prospectivas planeadas en su plan maestro. La segregación urbana se hace evidente con la construcción de grandes desarrollos inmobiliarios junto a zonas de niveles socioeconómicos bajos y remarcan los contrastes y la desigualdad urbana de la zona.

Tanto el desarrollo Angelópolis como el desarrollo Río Sonora, se concentraron en mejorar puntualmente las áreas destinadas a los proyectos, aislándolos de las áreas colindantes y marcando diferencias en las áreas contiguas al proyecto.

Por su parte, el diseño metodológico de la investigación busca encontrar las respuestas planteadas en esta investigación, a través del análisis de los impactos generados a la ciudad a partir de la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad.

Con el análisis, estudio y seguimiento a la metodología planteada, se obtendrán datos importantes para el cumplimiento de los objetivos de esta investigación.

La importancia de este proyecto y las investigaciones previas que se han desarrollado del tema, dejan aún una serie de problemáticas urbanas que son necesarias de estudio para el conocimiento integral de sus impactos en la ciudad.

El análisis del desarrollo de la ciudad bajo la categoría espacial, estudiando el crecimiento territorial y los usos de suelo; y la infraestructura vial a través de la construcción de nuevas vialidades y puentes. Estos elementos en contraste con lo establecido en los instrumentos de planeación y regulación urbana de la ciudad y los cambios al paso de los treinta años del proyecto. El conocimiento del desarrollo urbano de la ciudad de Culiacán, y cómo los procesos urbanos en conjunto con las políticas públicas han conformado el desarrollo urbano, social y político de la ciudad de Culiacán.

Analizar la información y a su vez generar un cruce de esta con los instrumentos de planeación reforzará la necesidad de generar políticas urbanas vinculantes, que presenten a la ciudad como un todo, y con ello se establezca la posibilidad de plantear estrategias integrales para el mejor desarrollo urbano, social, económico y territorial de Culiacán.

Capítulo II.- Conformación Urbana de la ciudad de Culiacán

El capítulo conformación urbana de la ciudad de Culiacán, presenta los antecedentes históricos de la ciudad desde sus orígenes, cómo se presenta el crecimiento demográfico y urbano, la relación directa de la ciudad y sus tres ríos, su crecimiento exponencial en las últimas décadas del siglo pasado hasta llegar a la ciudad actual.

Describe las condiciones socioeconómicas de la ciudad, cómo está distribuida la población y las principales fuentes del desarrollo económico. Se presentan, además, los antecedentes políticos de Culiacán, haciendo énfasis en la política urbana de la ciudad, los principales sistemas de planeación, así como las leyes y reglamentos que rigen el desarrollo urbano de Culiacán.

Finalmente, se presenta el análisis de la evolución del área urbana de Culiacán, el crecimiento sociodemográfico de la ciudad y su vínculo con el crecimiento urbano y territorial en las últimas cuatro décadas, a partir de la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad.

2.1.- Antecedentes históricos

El 29 de septiembre de 1531 se funda la Villa de San Miguel Arcángel por Nuño Beltrán de Guzmán. Para finales del siglo XVII, la población tan sólo llegaba a 57 familias. En 1763, Culiacán tenía un total de 2,216 habitantes. (PPCZC, 2010)

En 1793, San Miguel de Culiacán, cambia su nombre por el de Villa de Culiacán.

La Villa de Culiacán se erige a partir de la conformación de la plaza principal (Plazuela Obregón). Mostrando contigua la parroquia y la casa consistorial como centro del poblado.

La Villa se consolidó a finales del siglo XIX. Con la construcción del Ferrocarril Occidental surgieron las primeras modificaciones a la traza urbana a cargo de Luis F. Molina, surge el Boulevard 2 de abril, lo que ahora conocemos como Blvd. Francisco I. Madero. (PPCZC, 2010)

Los límites geográficos los definía al norte el río Tamazula y al poniente las líneas del ferrocarril, lo que conocemos como “Puente Negro” y al oriente, el límite era la cañada, actualmente llamada Avenida Aquiles Serdán.

La ciudad se extendía a través de corredores marcados por las salidas a los poblados cercanos. Al norte la Avenida Álvaro Obregón se prolongaba como la salida a la Sindicatura de Tepuche; al norponiente, a partir del vado que cruzaba el río Culiacán. Al Poniente, el camino hacia Aguaruto, actualmente llamado Boulevard Emiliano Zapata y al sur se desarrollaba el camino que conducía al antiguo templo de La lomita, mientras que al este la calle Miguel Hidalgo se prolongaba al poblado de El Barrio.

Para 1901, la ciudad expande su crecimiento un poco más del doble, debido al impulso recibido del centro de la República con el establecimiento inicial del ferrocarril, que permitió una mejor comunicación con otras regiones.

La relación moderna entre los ríos y la ciudad arranca a finales del siglo XIX, pero es hasta principios del siglo XX que personas con bajos recursos económicos habitaban aledaños a los ríos, expuestas constantemente a las inundaciones generadas por los ríos Humaya y Tamazula. En 1909, con la construcción del Puente Cañedo sobre el río Tamazula, se comienza a poblar la zona norte de la ciudad. Sin embargo, es hasta la época postrevolucionaria, cuando se da lugar a la colonia Gabriel Leyva y Tierra Blanca, que se consolida este sector de la ciudad. (Rosas, 1992)

Para la década de los treinta, fue intervenida la zona situada en la margen izquierda del río Tamazula, introduciendo banquetas y alumbrado, lo que actualmente conocemos como Paseo Niños Héroes. Para 1930, la mancha urbana de la ciudad era de 269 hectáreas. (Verdugo, 1981)

Con la intervención del Paseo Niños Héroes, se fueron construyendo residencias con vista frente al río Tamazula, para personas con fuerte poder adquisitivo (Verdugo, 1981), desplazando a los colonos originales. En esta etapa se desarrolla el primer asentamiento residencial en Culiacán, la colonia Chapultepec, situada en la margen derecha del Río Tamazula.

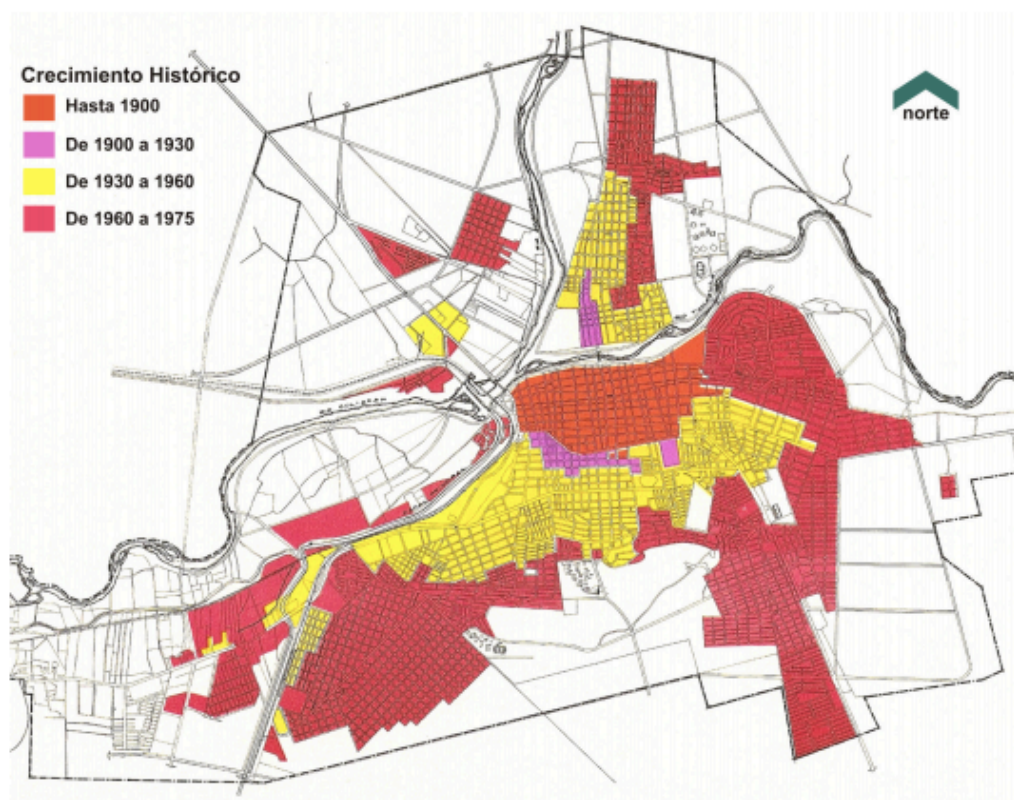
Los años posteriores continuó el crecimiento de la zona urbana contigua a los ríos. Para 1940 la ciudad contaba con 22 mil 025 habitantes y un considerable crecimiento de la mancha urbana.

En el año de 1950 Culiacán contaba con 48 mil 963 habitantes y, con el inicio de la agricultura de diversos granos y hortalizas a gran escala en el valle de Culiacán, se comienzan las primeras obras hidráulicas de gran magnitud: la construcción de los canales de riego hacia el valle, el canal Rosales hacia el noroeste y el canal Principal hacia el suroeste, que nacen desde la presa derivadora en la confluencia de los ríos Humaya y Tamazula.

La construcción de las presas Sanalona (1939-1948) y Adolfo López Mateos (1957-1964) detonó el crecimiento agrícola del valle de Culiacán y el crecimiento urbano de la ciudad de Culiacán, se establece una nueva relación entre la ciudad y sus ríos cuando la explosión demográfica produce el crecimiento acelerado de la ciudad y comienza a ser obsoleta la infraestructura vial, dando origen a la construcción del puente Almada (1958-1962), y a la ampliación y remodelación del puente Cañedo, que a partir de 1964 se le denominó Puente Hidalgo. Con estas obras se inicia la expansión de la ciudad hacia el oriente con la colonia Las Quintas, y hacia el norte la colonia Chapultepec.

En 1960 la mancha urbana alcanza las mil 094 hectáreas. Este crecimiento debido a la migración campo-ciudad principalmente, al avance industrial, la tercerización de la economía. Para esta década, una cuarta parte de la población de Culiacán se ubica en los terrenos contiguos al río Tamazula, hacia las colonias Tierra Blanca, Gabriel Leyva y Chapultepec.

Figura 7. Crecimiento histórico de la ciudad de Culiacán 1900-1975



Fuente: Plan Parcial Culiacán Zona Centro, 2010

En los años setenta predomina el uso de suelo residencial en la ciudad destacando el comercio concentrado en la zona centro, se crean asentamientos en la zona norte, el crecimiento poblacional fue de 165 mil 956 habitantes. Es en esta década que se acelera la expansión de la ciudad hacia el norte, en la ribera del Tamazula con la construcción del puente Juárez en 1976.

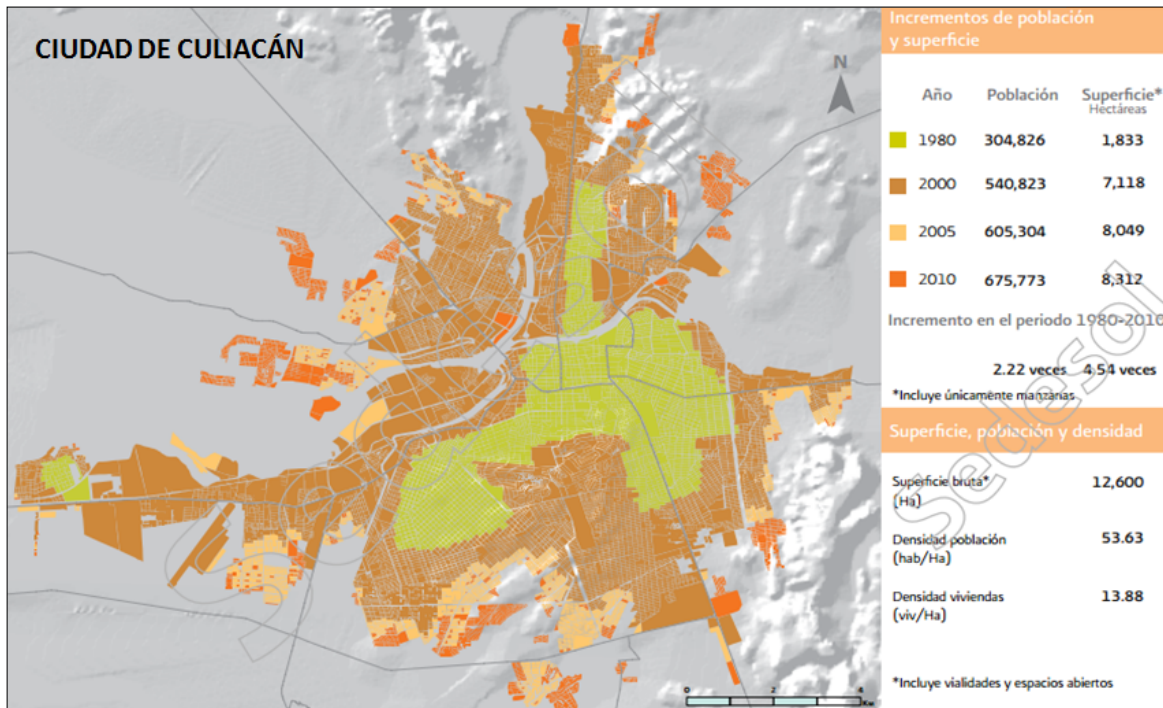
En las décadas de 1970 y 1980 el desarrollo urbano se presenta a través de invasiones, sin ninguna planeación, a excepción de ciertas zonas donde surgen colonias y fraccionamientos de interés social. Predomina el uso de suelo habitacional y el comercio se desarrolla en la parte central de la ciudad, bajo el modelo de ciudad dispersa, donde un amplio porcentaje de la población vive en zonas residenciales de muy baja densidad de construcción.

En 1986, la construcción de los puentes Buena sobre el río Humaya y Morelos sobre el río Tamazula, permite por primera vez articular las zonas noroeste y norte de la ciudad, acelerando aún más el crecimiento de ambos sectores de la ciudad y tornando en muy poco tiempo en insuficientes las obras mencionadas. (Rosas, 1992)

Es a partir de esta década, que la ciudad de Culiacán experimenta un crecimiento acelerado y disperso. En 1980, la ciudad contaba con mil 833 hectáreas, de 1980 al año 2000 se dio un proceso apresurado de expansión del territorio, alcanzando las 7 mil 118 hectáreas.

Para el periodo de 2000 a 2005 se experimentó una reducción de la expansión de la ciudad, con un incremento anual del 2.49%, mientras que para el periodo 2005-2010 se redujo significativamente el proceso de expansión, la tasa anual se redujo a tan sólo el 0.65% (IMPLAN, 2018).

Figura 8. Crecimiento territorial y poblacional de Culiacán 1980- 2010



Fuente: IMPLAN 2018

Culiacán para el 2010 presenta una densidad de población de 54.2 hab/ha. La densidad que presenta actualmente la ciudad es el resultado de la expansión desmedida en los últimos años, lo cual ha provocado diversas problemáticas que impactan la calidad de vida de la población (IMPLAN, 2018).

El modelo de crecimiento de ciudad dispersa y fragmentada genera vacíos urbanos y provoca que los servicios públicos, las infraestructuras, el sistema de transporte, la dotación de equipamientos y todos los demás elementos que conforman la estructura urbana de la ciudad de Culiacán presenten deficiencias de cobertura, pues estos elementos no logran desarrollarse a la par de las zonas habitacionales y este rezago afecta el funcionamiento adecuado de la ciudad y repercute directamente en la calidad de vida de la población. (IMPLAN, 2018)

2.2.- Antecedentes socioeconómicos

La dinámica económica de Culiacán y de Sinaloa se concentra, principalmente, en los centros urbanos. La ciudad de Culiacán es la ciudad más importante, del estado; posee la mayor población, el mayor número de unidades económicas, de oficinas y equipamientos de los tres órdenes de gobierno.

En 2013, el valor de producción bruta fue de 68 mil 205 millones de pesos, lo que representó el 42% del total de la producción estatal y colocó a Culiacán como el municipio más productivo del estado. (IMPLAN, 2018)

En materia económica y social, se generó una tendencia a la tercerización de la economía, la ciudad de Culiacán cuenta con 33 mil 270 unidades económicas. El 90%, se enfocan en el desarrollo del sector terciario. El comercio al por menor representa la mayor parte de las unidades económicas, seguido por los servicios diversos como la reparación y el mantenimiento. Los servicios de preparación de alimentos y bebidas ocupan el tercer lugar de este rubro. (IMPLAN, 2018)

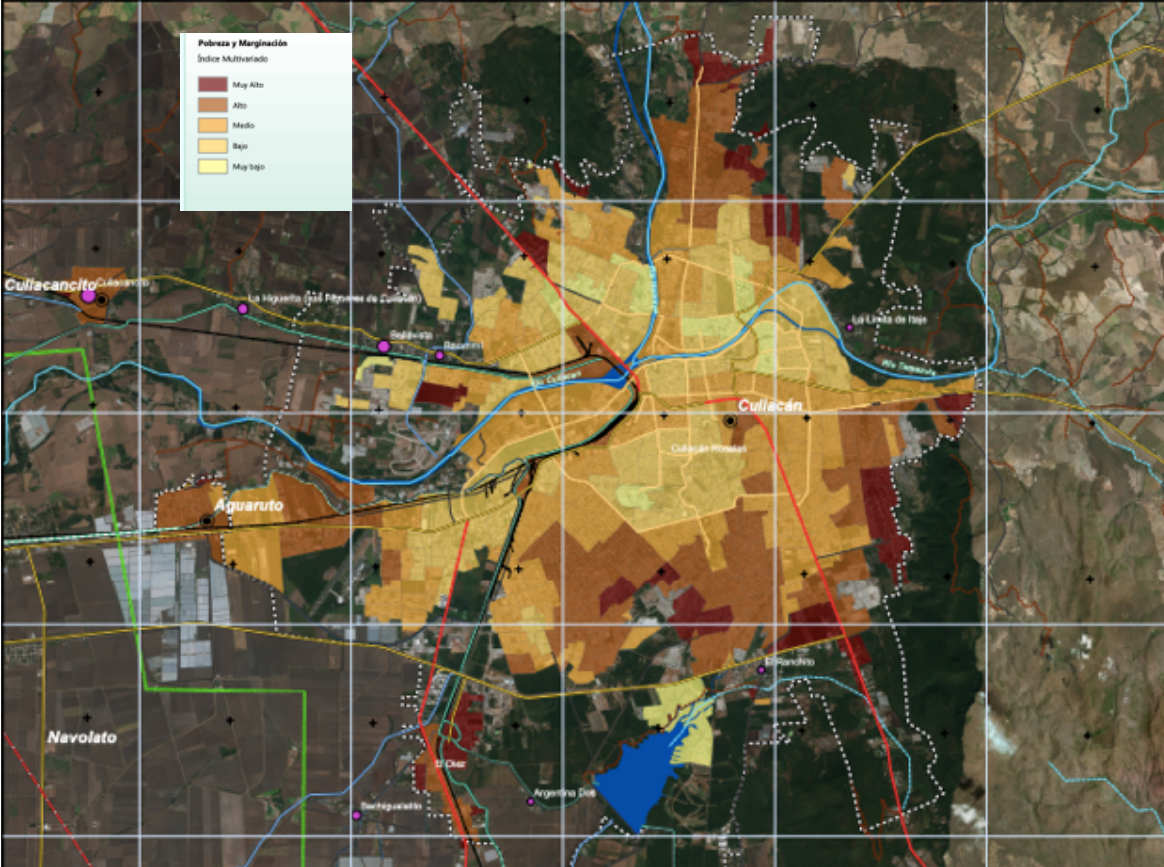
En la ciudad, las zonas de nuevo crecimiento están priorizando la construcción de vivienda, dejando de lado el desarrollo de servicios y equipamiento complementario, afectando a los nuevos habitantes de esas zonas y creando mayor demanda a los servicios existentes. En las zonas de nuevo crecimiento es evidente la falta de diversidad de equipamiento que favorezca en la mejora de la calidad de vida de la población; existe un claro déficit de instalaciones para la recreación y el deporte. La cultura es otro de los rubros que carece de instalaciones. (IMPLAN, 2018)

La población en edad escolar en la ciudad de Culiacán ocupa el 27.5% de la población total, la cual se concentra en las periferias de la ciudad. Y son las áreas periféricas y de nueva creación las zonas que carecen en mayor grado de equipamiento urbano.

Los centros recreativos y deportivos de la ciudad se concentran en la zona central, donde la población ha decrecido, mientras que las periferias presentan déficit en cuanto a esta infraestructura.

El Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Municipio de Culiacán, establece claramente esta tendencia, marcando los índices socioeconómicos de la ciudad de Culiacán. La ciudad presenta un esquema centro-periferia, donde los mayores niveles socioeconómicos se concentran en la zona centro noroeste (ver gráfico 9). El área del Desarrollo Urbano Tres Ríos presenta niveles socioeconómicos medio y alto, mientras las zonas con niveles socioeconómicos bajos se concentran en las periferias, como resultado del modelo de desarrollo de la ciudad, donde la principal oferta de vivienda se concentra en suelo de bajo costo. (IMPLAN, 2018)

Figura 9. Índice socioeconómico de Culiacán.



Fuente: IMPLAN, 2018

2.3.- Antecedentes Políticos

Culiacán de Rosales se ubica en la parte central de la sindicatura de Culiacán, colindando al norte con las sindicaturas de Jesús María y Tepuche, al sur con Costa Rica y Las Tapias, al oriente con Sanalona e Imala, al poniente con Aguaruto y con el municipio de Navolato; y al nororiente con la sindicatura de Villa Adolfo López Mateos; Comprende una superficie de 775.02 km² y representa el centro de población más extenso del municipio con una población que alcanza los 808 mil 416 habitantes según el Censo Nacional de Población 2020.

La ciudad de Culiacán es el centro regional del municipio y el estado, y presenta relevancia a nivel interestatal.

A nivel municipal, la ciudad destaca por su jerarquía económica y demográfica sobre las localidades de las sindicaturas e incluso con centros poblados del municipio de Navolato, municipio con el que guarda una importante relación social y económica, principalmente en la zona conurbada Culiacán-Navolato. (IMPLAN, 2018)

Las interacciones sociales y económicas se llevan a cabo principalmente a través de la conexión carretera con las diferentes sindicaturas y municipios vecinos y su integración con la estructura vial de la ciudad; la relación de la ciudad con el territorio estatal e interestatal está definida por las interacciones de comunicaciones y transportes. La ciudad de Culiacán tiene relevancia en el contexto del desarrollo económico regional. Es una de las principales ciudades del noroeste del país.

En materia de planeación urbana, la ciudad ha pasado por distintos momentos, se han desarrollado y actualizado una serie de instrumentos de planeación, algunos aprobados por el cabildo del H. Ayuntamiento y otros por decreto del ejecutivo Estatal.

Tabla 2. Listado de Planes de Desarrollo Urbano de la ciudad de Culiacán

Nombre del Plan	Fecha de aprobación
Plan de Desarrollo Urbano de Centros de Población	Aprobado en 1979
Plan Director Urbano de la ciudad de Culiacán	Aprobado el 04 de febrero y publicado el 03 de mayo de 1982
Modificación al Plan Director Urbano de la ciudad de Culiacán	Aprobado el 28 de febrero y publicado el 26 de septiembre de 1990
Plan Parcial de Desarrollo Urbano Tres Ríos	20 de diciembre de 1993
Modificación al Plan Parcial de Desarrollo Urbano Tres Ríos	23 de febrero de 1994
Plan Sectorial de Zonificación de la ciudad de Culiacán	18 de enero de 1995
Plan Parcial Culiacán del Sur	26 de mayo de 1995
Plan Parcial Centro Histórico de la ciudad de Culiacán	08 de diciembre de 1995
Plan Sectorial de Vialidad de la ciudad de Culiacán	12 de enero de 1996
Modificación al Plan Parcial de Desarrollo Urbano Tres Ríos	08 de mayo de 1998
Plan Parcial de Desarrollo Urbano “La Primavera” de la ciudad de Culiacán	16 de diciembre de 1998
Plan Sectorial de Zonificación de la ciudad de Culiacán	17 de octubre de 2001
Actualización del Plan Sectorial de Vialidad de la ciudad de Culiacán	07 de julio de 2003
Plan Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona Especial de Desarrollo Controlado “Zedec Músala Isla Bonita”	03 de junio de 2005
Plan Sectorial de Zonificación y Usos de Suelo para la ciudad de Culiacán	06 de junio de 2005
Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán	Aprobado el 03 de septiembre; publicado el 29 de septiembre; e inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio el 14 de octubre de 2008
Plan Parcial de Movilidad para el Desarrollo Urbano de la ciudad de Culiacán Rosales, Sinaloa	Aprobado el 28 de septiembre del 2007 y 19 de noviembre del 2008, publicado el 06 de febrero de 2009 e inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio el 17 de febrero del 2009
Plan Parcial Culiacán Zona Centro	Aprobado el 10 de marzo del 2010, publicado el 09 de abril del 2010 e inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio el 15 de abril del 2010

Fuente: IMPLAN, 2010

Cuando se gestionó el Desarrollo Urbano Tres Ríos, el documento rector del desarrollo urbano en la ciudad, era el Plan Director Urbano de la ciudad de Culiacán, que databa del año 1982, y para la incorporación del proyecto se realizó una reforma publicada el 07 de septiembre de 1990.

El Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos entra en vigor unos años adelante, el 20 de diciembre de 1993, sin embargo, es hasta 2010, con la actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán que tras un análisis se incluyeron usos y destinos del suelo presentes en el Plan Tres Ríos para homogenizar los sistemas de planeación de la Ciudad.

Los Instrumentos que rigen el desarrollo urbano de la ciudad en la actualidad son:

1. Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos.
2. Plan Parcial de Desarrollo Urbano “La Primavera” de la ciudad de Culiacán.
3. Plan Parcial de Movilidad para el Desarrollo Urbano de la ciudad de Culiacán Rosales, Sinaloa.
4. Plan Parcial Culiacán Zona Centro.
5. Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán.
6. Programa Municipal de Desarrollo Urbano.
7. Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Culiacán–Navolato.

Actualmente el municipio se rige por lo establecido en la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, elaborada por la Secretaría de Desarrollo Sustentable del Estado de Sinaloa y aprobada en febrero de 2018.

Esta legislación establece el Sistema Estatal de Planeación Urbana, señala los planes y programas que regularán el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y de desarrollo urbano de los centros de población a través de las instancias correspondientes y por medio de la implementación de instrumentos, políticas, servicios y acciones.

La Ley Estatal, se alinea a lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, así como los conceptos contenidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el Objetivo 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles, ambos establecidos en 2016.

La Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa establece los programas que deben elaborarse como instrumentos rectores para el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y de desarrollo urbano de los centros de población, tanto estatal como municipal.

Sistema Estatal de Planeación del Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano:

- I. El Programa de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
- II. Los Programas de Ordenación de Zonas Metropolitanas y Áreas Conurbadas;
- III. Los Programas Municipales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
- IV. Los Programas de Desarrollo Urbano de Centros de Población
- V. Los Programas Sectoriales de Desarrollo Urbano
- VI. Los Programas Parciales de Desarrollo Urbano;
- VII. Los Esquemas Simplificados de Planeación y de servicios rurales;
- VIII. Todos aquellos planes y programas que se deriven de los señalados anteriormente.

Los Instrumentos de Planeación deben tener congruencia con los planes municipales, estatales y federales de desarrollo, definir objetivos a alcanzar en materia de desarrollo urbano, así como las estrategias viables a desarrollar en el territorio, determinar las áreas susceptibles de desarrollo; definir los límites del centro de población; describir gráficamente las propuestas de desarrollo urbano y las normas y criterios técnicos aplicables.

Los programas de Desarrollo deben definir normas y reglas para que dentro del perímetro urbano y del límite territorial en el que actuará se ordene el territorio; se establezca el uso de suelo, la estructura urbana, el mejoramiento ambiental y la conservación del patrimonio cultural.

En materia urbana municipal los programas de desarrollo urbano, en los últimos dos años han pasado por dos procesos de actualización y consulta pública para alinearse en los establecido en las Leyes Federales y Estatales, sin embargo, aún no han sido aprobados y, por tanto, no forman parte de las políticas de desarrollo urbano municipales.

2.4.- Evolución del área urbana de la ciudad de Culiacán

Desde sus orígenes, la ciudad de Culiacán ha estado profundamente ligada a los tres ríos que cruzan la ciudad. Ellos la embellecen, reverdecen y agregan vida al corazón de Culiacán.

A finales del siglo XX, la ciudad de Culiacán experimentó un crecimiento acelerado y disperso. En 1980, la ciudad de Culiacán contaba con una extensión territorial de 5 mil 421 hectáreas.

En 1990, la ciudad de Culiacán vivía una etapa en que el desarrollo urbano crecía desmedidamente. El crecimiento demográfico provocó que los asentamientos humanos se extendieran rápidamente. Para el año de 1990, el área urbana de la ciudad ocupaba una superficie de 6 mil 184 hectáreas y 161 colonias se agrupaban en la zona urbana

La extensión territorial de la ciudad aumentó 763 hectáreas entre 1980 y 1990 (IMPLAN, 2010). Y según lo establecido en el Censo de Población y Vivienda de 1990 la población en la capital del estado ascendía a 415 mil 046 habitantes para este año.

La puesta en marcha del Desarrollo Urbano Tres Ríos, trajo consigo la construcción de nuevas obras de infraestructura urbana que generaron cambios significativos en la traza urbana de Culiacán, su dinámica y la reconfiguración territorial de toda la zona, ubicada dentro de un área central estratégica para el desarrollo de la ciudad.

En la década de los noventa, se incorporaron a la traza urbana de la ciudad el Puente Juan de Dios Bátiz, el puente Josefa Ortiz de Domínguez, como otra alternativa de conexión con la zona norte de la ciudad y el puente Rolando Arjona, una de las obras que abriría camino para el desarrollo del sector poniente de Culiacán.

Para el año 2000, el área territorial de la ciudad cubría 8 mil 594 hectáreas; el crecimiento territorial entre 1990 y el año 2000 fue de 2 mil 410 hectáreas añadidas al territorio de la ciudad.

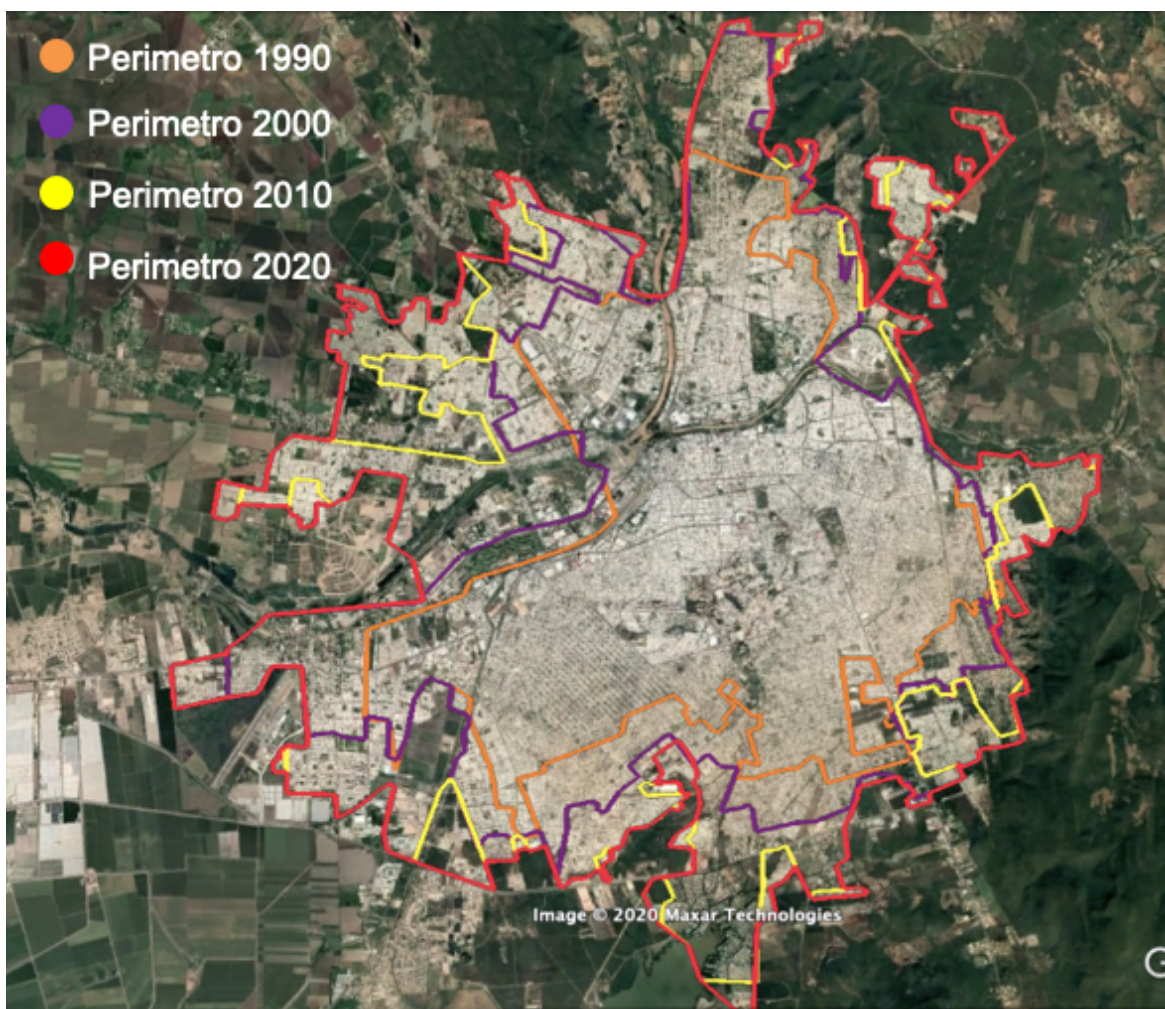
El XII Censo de Población y Vivienda del año 2000, establece que 540 mil 823 personas habitaban en la ciudad de Culiacán para ese año, lo cual refleja un incremento poblacional de 125 mil 777 habitantes más que en 1990.

En esta década, a nivel global, las ciudades sufren un acelerado proceso de urbanización, ante la falta de empleo, servicios y equipamiento urbanos, la gente emigra de las comunidades a las grandes ciudades. El municipio de Culiacán representa el 30% de la población estatal, y en Culiacán de Rosales radica el 80% de la población municipal. Entre 1990 a 2010 la población de la ciudad creció en un 36%. (IMPLAN,2010)

Durante el periodo de 1990-2000, la densidad de población pasó de 56.7 a 47.2 hab/ha. Y a partir del año 2000, la densidad de población comenzó de nuevo a crecer como reflejo de un crecimiento menos acelerado de la superficie urbana.

Para la década entre el año 2000 al 2010, el incremento en la población, el área urbana y la consolidación de las zonas ganadas a los ríos fueron en ascenso.

Figura 10. Crecimiento Territorial de la ciudad de Culiacán por décadas



Fuente: Elaboración propia con datos de la plataforma digital Google Earth

Para el año 2010, el área urbana de la ciudad de Culiacán alcanzó las 11 mil 798 hectáreas, mostrando un incremento de 3 mil 384 hectáreas añadidas a la zona urbana de la ciudad en una década.

En este periodo de tiempo, se muestra un marcado crecimiento de la ciudad hacia la zona poniente; la construcción de nuevas vías conectoras impulsó el desarrollo de la ciudad hacia este sector.

De igual forma, la población asentada en la ciudad incrementó a 675 mil 773 habitantes, según lo establecido en el XIII Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI, 2010).

El incremento poblacional entre el año 2000 y 2010 fue de 134 mil 950 habitantes, correspondiente a un aumento del 25% del total de la población de la ciudad.

Conclusiones del Capítulo II.

En el capítulo conformación urbana de la ciudad de Culiacán, presentó los antecedentes históricos de la ciudad de Culiacán, su conformación desde 1531 hasta la actualidad. Haciendo un análisis de vínculo directo de la ciudad con los tres ríos que la atraviesan y presentó cronológicamente el crecimiento demográfico y urbano de la ciudad.

La ciudad de Culiacán se desarrolló contigua a los ríos Tamazula y Humaya, esta cercanía configuró las características urbanas de la ciudad, así como su desarrollo con el paso de los años.

La construcción de las presas Sanalona y Adolfo López Mateos, conformó un parteaguas en el crecimiento y poblamiento de la ciudad. La nueva infraestructura hidráulica generó nuevas dinámicas en la región y propició el fenómeno de migración del campo a la ciudad debido al avance en la industria y la tercerización de la economía derivada del impulso en la agricultura.

El crecimiento de la ciudad se daba cercano a los ríos y, con el impulso de nueva infraestructura vial, se construyeron nuevos desarrollos al otro lado del río Tamazula como las colonias Tierra Blanca, Gabriel Leyva y Chapultepec.

A nivel socioeconómico, la ciudad de Culiacán desarrolla principalmente actividades del sector terciario.

Políticamente, la ciudad de Culiacán ha presentado una serie de instrumentos de regulación. El impulso de planes y programas de ordenamiento de la ciudad ha sido constante, el problema es la falta, también constante de aplicación de las estrategias establecidas en dichos planes, así como la falta de vinculación y homologación de criterios entre los desarrollados en los distintos órdenes de gobierno (federal, estatal y municipal).

En materia urbana, a partir de la década de los noventa, la ciudad presenta un crecimiento acelerado. Entre 1990 y 2000 Culiacán experimentó un marcado ascenso en el crecimiento urbano y poblacional, es en esta década que surge el Desarrollo Urbano Tres Ríos y el impulso de nueva infraestructura, equipamiento y servicios para la ciudad y su desarrollo.

Capítulo III.- El Desarrollo Urbano Tres Ríos

El presente capítulo describe la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán, su origen, las características del proyecto y su evolución desde su implementación a principios de la década de los noventa hasta la fecha, a casi treinta años de iniciado el proyecto.

El surgimiento del proyecto, su estructura de desarrollo, gestión y administración, para la incorporación de nuevas áreas urbanas, generados por los terrenos ganados al río a través de la rectificación de su cauce. Las principales características del proyecto, sus objetivos y metas, así como los plazos estipulados para el desarrollo de cada una de las acciones planteadas desde su concepción.

3.1.- Origen

Para finales de la década de los ochenta, la ciudad de Culiacán, desarrollada en los márgenes de sus tres ríos Humaya, Tamazula y Culiacán, se presentaba como una ciudad dividida en zonas, segmentada por los ríos que provocaban desintegración de la estructura urbana y riesgo constante por posibles inundaciones en las zonas cercanas a los ríos.

Con el objetivo de afrontar dicha problemática el Gobierno del Estado de Sinaloa impulsó la realización de un proyecto integral para controlar las aguas de los ríos; con la ejecución de obras de control, se plantea el rescate de cerca de mil 500 hectáreas para integrarlas a la estructura urbana de la ciudad. La comercialización de dichos terrenos haría factible la realización del programa integral de regulación y control de los tres ríos.

Se formula el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos estableciendo las normas, criterios y estrategias bajo las cuales se debe orientar el uso de suelo, en el área

que comprende el proyecto, delimitada por la demarcación de la zona federal del antiguo cauce de los ríos Humaya, Tamazula y Culiacán.

El Desarrollo Urbano Tres Ríos (DUTR) también se proyecta con la idea de modernizar a Culiacán y situarla dentro de las mejores ciudades del país. Bajo el efecto de los Grandes Proyectos Urbanos que se realizan en Latinoamérica y en nuestro país. Contando con 1,489-35-16 hectáreas, inició sus obras en el año de 1991. Está constituido como un Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio; fue creado mediante decreto por el Gobierno del Estado de Sinaloa el 9 de abril de 1991 y hecho público en el Periódico Oficial “El Estado de Sinaloa” el 22 de abril de 1991. (POES, 1991)

El planteamiento para la construcción del Desarrollo Urbano Tres Ríos fue el de reducir los riesgos en las inundaciones que se presentaban frecuentemente en la ciudad en temporada de lluvias, provocadas por el desbordamiento de los ríos.

Sin embargo, el objetivo más importante para la construcción del Desarrollo Urbano Tres Ríos (DUTR) surge con la idea de modernizar la ciudad y situarla dentro de las mejores ciudades del país.

Los objetivos del Desarrollo Urbano Tres Ríos son:

- Reducir el riesgo de inundaciones
- Crear reservas territoriales
- Solucionar los problemas de vialidades
- Mejorar el medio natural
- Aprovechar el paisaje urbano y el valor estético de la zona.

Dentro de sus atribuciones para las cuales fue creado el DUTR se encuentra la promoción de la construcción de obras hidráulicas para mitigar inundaciones mediante la asociación con particulares y otros organismos para lograr los objetivos

de promover y mejorar la regeneración y rehabilitación de las áreas de influencia de las riberas de los ríos, regular la tenencia de la tierra, mejorar los servicios públicos y promover la comercialización de inmuebles.

El 20 de diciembre de 1993, se presenta una reforma al Plan Parcial del Desarrollo Urbano Tres Ríos, incorporando la central “Milenium” con el cambio en el uso de suelo en el área que hoy ocupa. (POES, 1993)

Este nuevo decreto, establece que el Gobierno del Estado de Sinaloa en conjunto con el H. Ayuntamiento de Culiacán, participan en la planeación, regulación, y creación de normas, criterios y estrategias bajo las cuales se debe orientar el ordenamiento del suelo de la superficie del plan, además de la construcción y ejecución de proyectos y obras alineadas a la rectificación de los cauces de los ríos Humaya, Tamazula y Culiacán.

Por último, el 3 de junio de 2005 se publica una nueva reforma al Plan Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona Especial de Desarrollo Controlado “Zedec Musala Isla Bonita” del municipio de Culiacán (POES,2005).

El Plan Parcial de Desarrollo Urbano Tres Ríos, se ubica sobre los límites de la zona federal de los ríos Humaya, Tamazula y Culiacán, tiene una longitud de 4.9 kilómetros en el río Humaya, 9.6 kilómetros en el río Tamazula y 7.3 kilómetros en el río Culiacán.

3.2.- El proyecto

El decreto de creación del Desarrollo Urbano Tres Ríos establece que este organismo fue creado con el objetivo de gestionar, coordinar, ejecutar y promocionar las acciones necesarias tendientes a generar y adquirir recursos para la construcción de obras y trabajos que reordenen y mejoren los cauces y las zonas contiguas a los Ríos Humaya, Tamazula y Culiacán, a través del diseño y la elaboración de proyectos y la ejecución de las obras de vialidades, puentes y de equipamiento urbano.

Al operar las reservas territoriales adjudicadas conforme a derecho y al comercializar las áreas rehabilitadas, se logrará reducir el riesgo de inundaciones en la ciudad de Culiacán, para así proteger vidas y propiedades, y coadyuvar al desarrollo urbano.

El plan del Desarrollo se centra en las siguientes acciones:

- Normar y ordenar el Desarrollo Urbano definiendo los usos, destinos y reservas de manera que beneficien a la ciudad en su conjunto.
- Hacer factible la oferta de suelo, localizando los usos y destinos, para que su comercialización posibilite la construcción de las obras requeridas, preservando siempre la calidad del medio ambiente.
- Regular la localización de los diferentes tipos de uso del suelo, además la densidad de población y la intensidad de las nuevas edificaciones en la zona.
- Aportar elementos técnicos que fundamenten la ejecución de obras en materia de vialidad, diseño urbano, diseño del paisaje, mobiliario urbano y conservación ambiental.

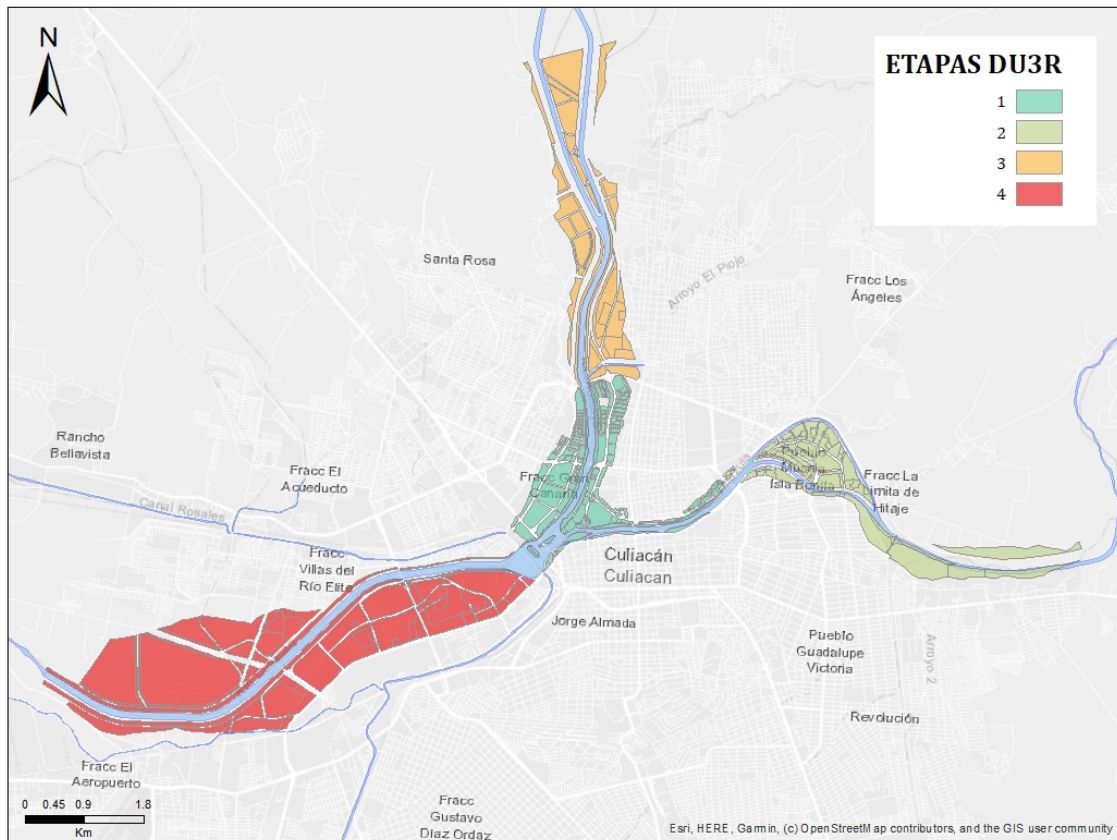
El DUTR contempla una superficie de 1,489-35-16 has, área establecida en el decreto de Creación.

Para su implementación fue dividido en cuatro distintas etapas, la primera, con mayor consolidación se sitúa sobre el río Humaya desde el puente Rafael Buelna hasta la confluencia de los ríos y sobre el Río Tamazula hasta el Puente Benito Juárez, tiene una extensión de 220 hectáreas, ésta etapa concentra las conexiones vehiculares y dos puentes bimodales y peatonales entre ambos márgenes de los ríos con 6 puente vehiculares, además de la conexión bimodal bajo los puentes Morelos y Juan de Dios Bátiz.

La segunda etapa, se concentra desde el puente Benito Juárez hasta el límite de crecimiento urbano al oriente sobre el río Tamazula, contempla el desarrollo de 235 hectáreas.

La tercera etapa, perteneciente al Río Humaya, contemplada desde el puente Rafael Buelna, hasta el límite de crecimiento urbano al norte, conformada en un terreno de 273 hectáreas, y, por último, la cuarta etapa y que ocupa la mayor superficie, con 728 hectáreas, abarca desde la Presa Derivadora "Ing. Carlos Carvajal Zarazúa" hasta el límite de crecimiento urbano al poniente de la ciudad, cercano a la Sindicatura de Aguaruto, en ambas márgenes del río Culiacán.

Figura 12. Etapas del Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos



Fuente: Elaboración propia.

El Desarrollo Urbano Tres Ríos en conjunto con la Secretaría de Planeación y Desarrollo del Gobierno del Estado definió plazos para la implementación de acciones establecidas en el Plan Maestro.

Tabla 3. Plazo y metas de proyectos marcados en el Plan Desarrollo Urbano Tres Ríos.

Plazo	Metas
Inmediato (10 meses)	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión 22,000 millones • Mejoramiento del cauce del río Tamazula en 1700 M. críticos. • Recuperación de 14 has • Construcción de 1.7 ms de malecón • Mejoramiento de tres puentes existentes.
Corto (2 años)	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión, 150,000 millones • Construcción de presa en el arroyo El Bledal • Aumentar la capacidad del río Tamazula de 800 a 1600 m3 x seg. • Construcción de 8 Km. de malecón • Mejoramiento de 4 puentes existentes • Regularizar 100 predios y dejar sentadas las bases para el resto. • Recuperar 220 has para el desarrollo urbano.
Mediano y Largo Plazo (5 a 10 años)	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión, 700,000 millones. • Construcción de presa sobre el arroyo El Bledal • Sobreelevación de la presa Sanalona • Sobreelevación de la presa de Adolfo López Mateos • Mejoramiento de 30 ms de cauce de los ríos que cruzan la ciudad • Construcción de obras de protección • Recuperación de 1,500 has para uso urbano • Regularización de 500 predios en el cauce de los ríos • Construcción de 46 ms de malecón • Construcción de 10 puentes • Mejoramiento de 4 puentes existente

El desarrollo y ejecución de las obras y acciones planteadas están marcadas por etapas, determinando plazos específicos para la realización de cada acción.

El Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos establece tres etapas para la construcción de infraestructura y equipamiento que habiliten e impulsen el proyecto, posicionando a la ciudad y atrayendo nuevos consorcios para su establecimiento en Culiacán; dichas etapas a su vez enmarcan zonas con prioridad de desarrollo.

Al corto plazo (1992-1995), se promueve el área delimitada al norte con el Puente Rafael Buelna y al sur-poniente a la altura de la zona educativa en la margen

izquierda del río Culiacán (cercana al puente Rolando Arjona) y al oriente, 2 km. Aguas arriba del puente Juárez.

En el mediano plazo (1996-2002), se programa la habilitación de dos zonas; el área habitacional contigua al fraccionamiento La Campiña y el área restante en la zona educativa de la margen izquierda del río Culiacán.

En el largo plazo (2003-2015), se contempla la zona norte, a partir del Puente Rafael Buelna, hasta los límites del área de aplicación del Plan.

Haciendo un análisis de dichas proyecciones, es evidente que los primeros ejercicios, planteados a realizarse con una prioridad al corto plazo, determinada del año 1992 a 1995, tuvieron un gran empuje; sin embargo, al año 2020 aún hay pendientes trabajos contemplados para los primeros 10 años de Proyecto, como la construcción de 10 puentes conectores y la construcción de 46 km. de Malecón.

El Plan Parcial del Desarrollo Urbano Tres Ríos establece que la estructura urbana formará parte del sistema vial de la ciudad, alineándola a lo establecido en el Programa Sectorial de Vialidad y Transporte; se generarán anillos interiores y pares viales y nuevas vías de comunicación en el área del proyecto. Se impulsará la construcción de puentes que comuniquen diversas zonas urbanas en todos los sentidos y se dará prioridad a la organización del espacio público urbano.

El proyecto se orienta hacia la mezcla de usos de suelo, busca relacionar dinámicas urbanas que no provoquen usos intensos en algunas zonas y horarios y áreas desiertas en otras; la mezcla permite articular actividades comerciales, turísticas, habitacionales, de esparcimiento, servicios, oficinas y centros financieros, además de equipamiento de carácter social.

El Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos determina la regulación y control de los Ríos Humaya, Tamazula y Culiacán, usos de suelo, densidad e intensidad del suelo.

Dentro de sus atribuciones se encuentra la promoción de la construcción de obras hidráulicas para mitigar inundaciones mediante la asociación con particulares y otros organismos para lograr los objetivos de promover y mejorar la regeneración y rehabilitación de las áreas de influencia de las riberas de los ríos, regular la tenencia de la tierra, mejorar los servicios públicos y promover la comercialización de inmuebles.

Conclusiones del Capítulo III.

El Desarrollo Urbano Tres Ríos, surge en la ciudad como una solución a los problemas de inundaciones que se presentaban constantemente en las zonas aledañas a los ríos Tamazula y Humaya. Para ello se plantea la rectificación de los ríos y la recuperación de cerca de mil 500 hectáreas para su incorporación al área urbana de la ciudad, a treinta años de su incorporación la ciudad aun presenta serios problemas de inundaciones en distintas áreas del proyecto, por su cercanía con los tres ríos que atraviesan la ciudad.

La comercialización de los terrenos incorporados al área urbana se ocuparía para financiar las obras de infraestructura, planteadas en el Plan de Desarrollo, y con ello lograr la capitalización de la ciudad y la renovación urbana. Uno de los principales objetivos del Desarrollo Urbano Tres Ríos fue el modernizar la ciudad y situarla como una de las más importantes del país. A Treinta años de los inicios de este desarrollo, hay una gran cantidad de estrategias sin implementar y las metas fijadas en el Plan Parcial no han sido cumplidas en plazo ni ejecución.

Su desarrollo se temporizó y dividió en cuatro etapas, la primera, situada en el polígono entre los puentes Buelna, sobre el río Humaya y Juárez sobre el río Tamazula, es la que tiene un porcentaje de avance mayor, pero continúan muchas estrategias planteadas en el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos pendientes a desarrollar.

La implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad está por cumplir tres décadas, a lo largo de este tiempo, se han desarrollado escasos estudios dónde se realicen análisis de lo construido y el estudio de las perspectivas presentadas por el proyecto para el desarrollo de las etapas que se marcan dentro del Plan Parcial.

El Desarrollo Urbano Tres Ríos reconfiguró la ciudad de Culiacán, es por ello por lo que es de vital importancia realizar un análisis general del impacto en la ciudad con la puesta en marcha del proyecto y su evolución en el proceso de consolidación en Culiacán.

Capítulo IV. El impacto del Desarrollo Urbano Tres Ríos en Culiacán

4.1.- El Desarrollo Urbano en el Proyecto Tres Ríos

Inicialmente, se realizó el análisis de la configuración y crecimiento urbano de la ciudad a partir de la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos.

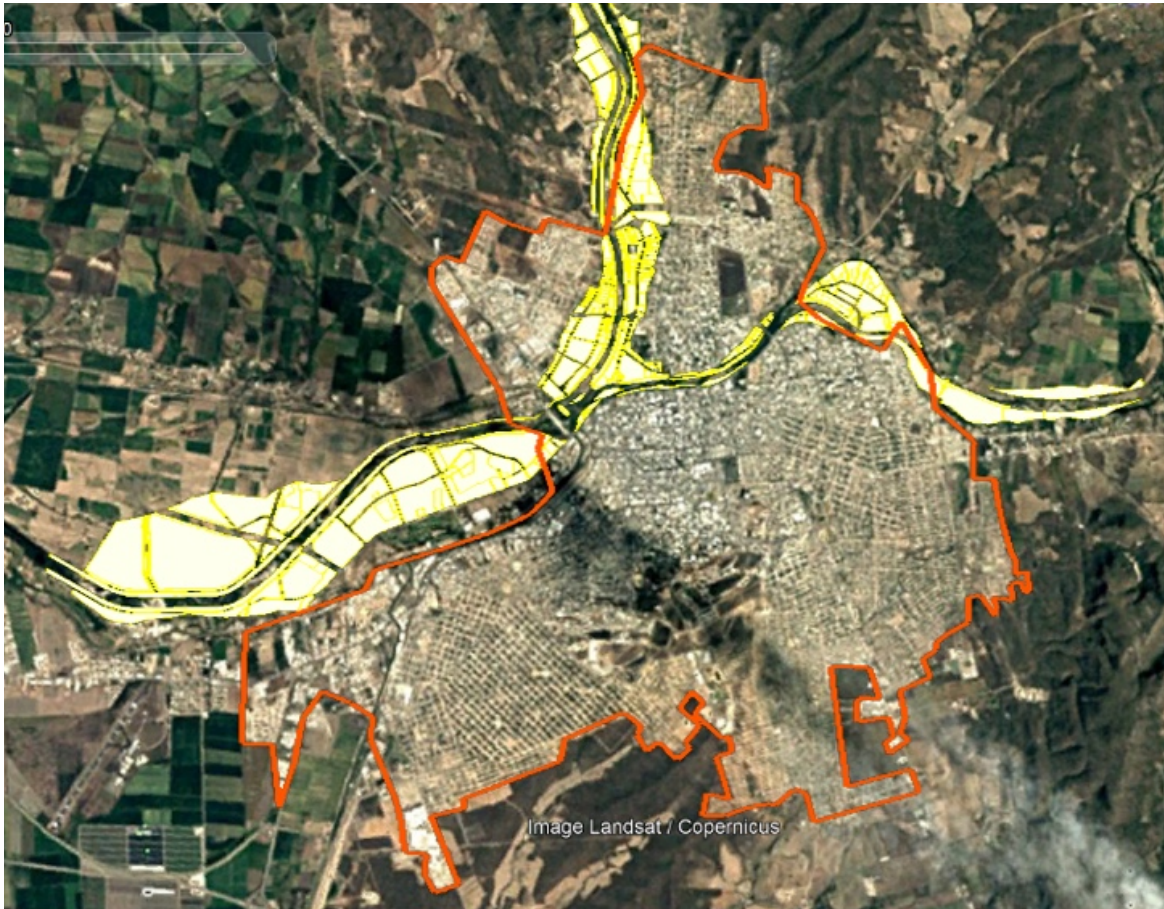
A través del análisis geográfico de la ciudad en sobre posición con el área que ocupa el Desarrollo Urbano Tres Ríos. Este análisis se realizó haciendo cortes por décadas en el crecimiento de la ciudad. Se obtuvo la imagen satelital del área urbana de la ciudad en 1991, al inicio del proyecto; en el año 2000, con un avance en la construcción del desarrollo; en 2010, ya con 20 años del proyecto, y, por último, en 2020.

4.1.1 El Desarrollo Urbano Tres Ríos en la evolución de la ciudad de Culiacán

El análisis urbano de la ciudad, para 1991, en los inicios del proyecto, la ciudad ocupaba un área de 6 mil 184 hectáreas, al poniente de la ciudad, el límite urbano estaba delimitado por la presa derivadora y el río Culiacán al sur.

En 1991, solo la etapa 1 del proyecto y una pequeña parte de la etapa 3, estaban arropadas por la zona urbanizada de la ciudad.

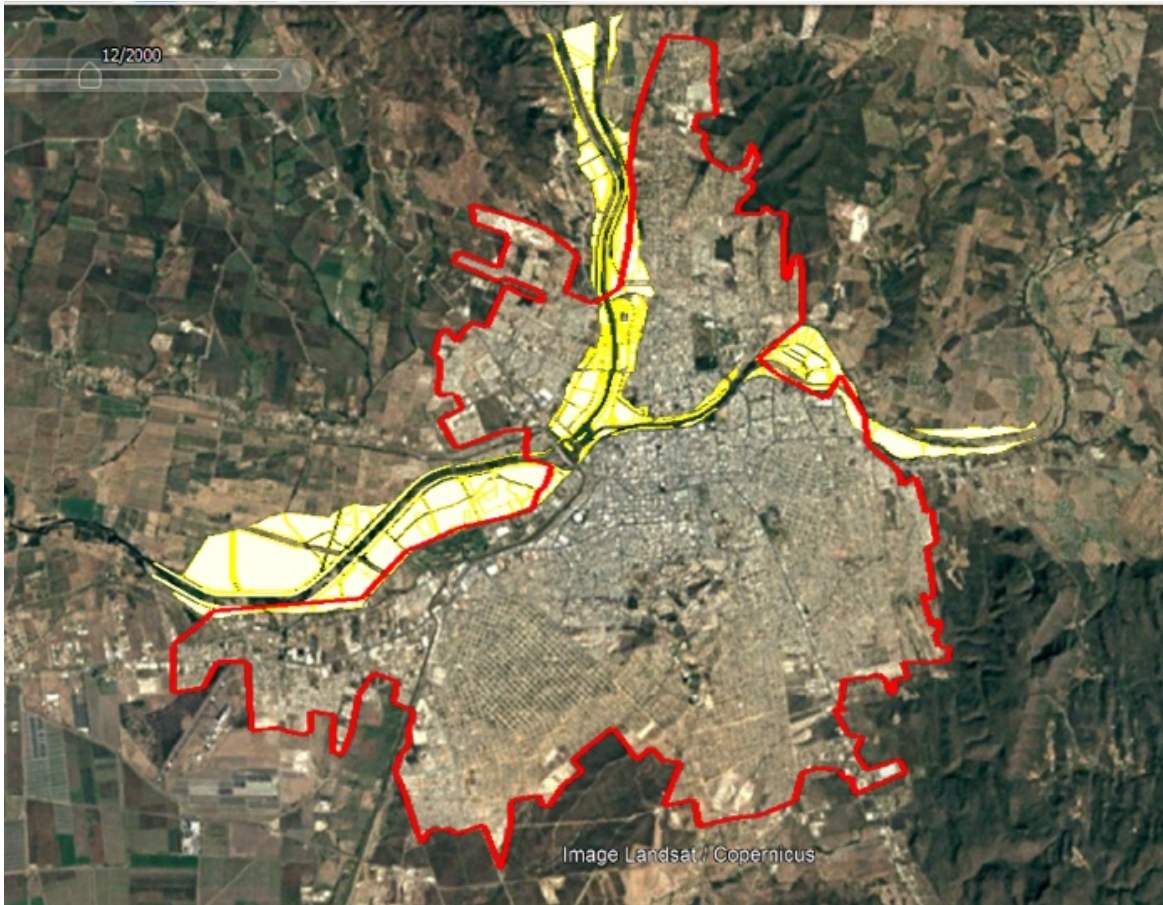
Figura 13. Área urbana de la ciudad de Culiacán en 1991



Fuente: Elaboración propia con datos de la plataforma digital Google Earth

En el análisis de la imagen satelital del año 2000, ya con algunas vialidades construidas dentro del área del proyecto, se puede observar un crecimiento urbano al norponiente de la ciudad.

Figura 14. Área urbana de la ciudad de Culiacán en el año 2000



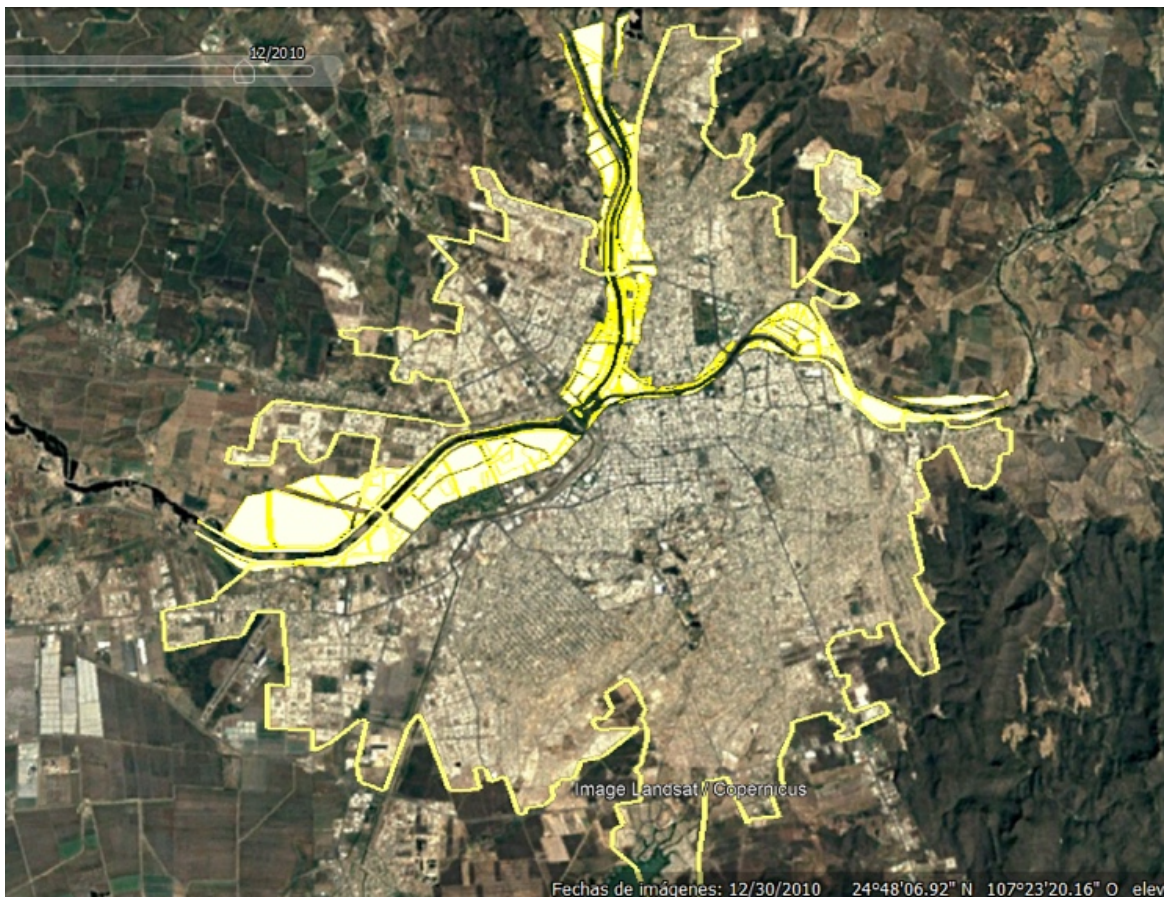
Fuente: Elaboración propia con datos de la plataforma digital Google Earth

Para el año 2010, hay un exponencial crecimiento al poniente de la ciudad, la construcción de la zona habitacional “Valle Alto” y los fraccionamientos ubicados en el sector “La conquista”. Durante esta década, se consolidan construcciones importantes al poniente de la ciudad como la Central de Autobuses y la Unidad de Servicios Estatales, además de la construcción de infraestructura vial en este sector de la ciudad.

Comprobando con esto lo descrito por Borja “los proyectos urbanos basan sus primeros años en la construcción de nuevo equipamiento e infraestructura”.

Es en esta década donde se evidencia más el crecimiento urbano de la ciudad, ya que, como se muestra en la figura 15, la urbanización ha arropado gran parte del área que ocupa el Desarrollo Urbano Tres Ríos.

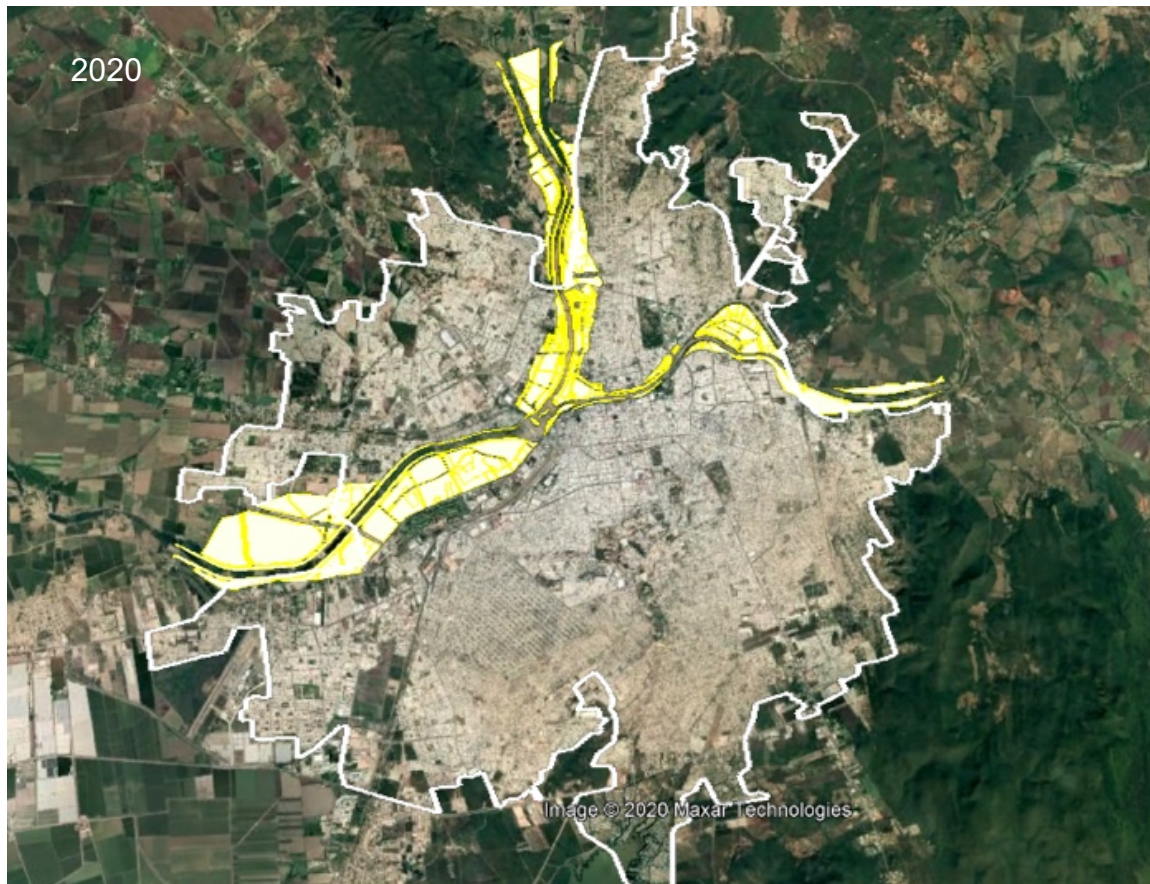
Figura 15. Área urbana de la ciudad de Culiacán en el año 2010



Fuente: Elaboración propia con datos de la plataforma digital Google Earth

En el año 2020, se avanza en el crecimiento y consolidación de la zona poniente de la ciudad. Durante esta década, se construyen una variedad de equipamiento de orden estatal, destinados al área de la salud, que aportan a la consolidación de este sector.

Figura 16. Área urbana de la ciudad de Culiacán en el año 2020



Fuente: Elaboración propia con datos de la plataforma digital Google Earth

Para esta década, la ciudad ocupa un área urbana de 13 mil 303 hectáreas, prácticamente el polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos ha sido arropado por la urbanización de la ciudad; solo dentro de la etapa 3 del proyecto, en el río Humaya aguas arriba, no se ha desarrollado, y al poniente, agua abajo del río Culiacán.

Con la ayuda de imágenes satelitales, se definió el área urbana que ocupaba la ciudad en cada una de las décadas de estudio y, utilizando los datos de INEGI, se integran los datos demográficos de la ciudad en los mismos periodos.

Tabla 4. Crecimiento urbano y demográfico de Culiacán por década.

Año	Área Urbana	Habitantes
1990	6,184 has.	415,046
2000	8,594 has.	540,823
2010	11,798 has.	675,773
2020	13,303 has.	813,833

Fuente: Elaboración propia con imágenes satelitales Google Earth Pro y datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía

En este mismo proceso, se realizó el análisis de las principales construcciones que ofrecen servicios a la ciudad o equipamientos importantes con impacto regional como la Central Camionera “Millenium”, la Unidad de Servicios Estatales y el Hospital de la Mujer.

Tabla 5. Principales Equipamientos y servicios construidos en la ciudad en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos

Principales equipamientos y servicios	Fecha de Construcción
Ley Tres Ríos	1997
Wal-Mart Tres Ríos	1997
Central Millenium	2001
Fórum	2003
Estadio Banorte	2003
USE	2004
Citicinemas La Isla	2007
Hospital de la Mujer	2009
Torre Rectoría	2013
FigloSTASE	2014

Fuente: Elaboración propia con la revisión de imágenes satelitales

Una vez obtenidos los datos del año de construcción de los principales equipamientos y servicios, se ubicaron en el mapa satelital, correspondiente a la década de construcción.

Con este ejercicio se logró conocer impacto que tuvieron estas construcciones y dimensionar el crecimiento urbano que generó la edificación de nuevos equipamientos para detonar el desarrollo urbano de la ciudad en las nuevas áreas servidas.

Iniciando con el polígono de 1991, cuando el proyecto arrancó, y sobreponiendo en el mapa digital el área que ocupa el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos.

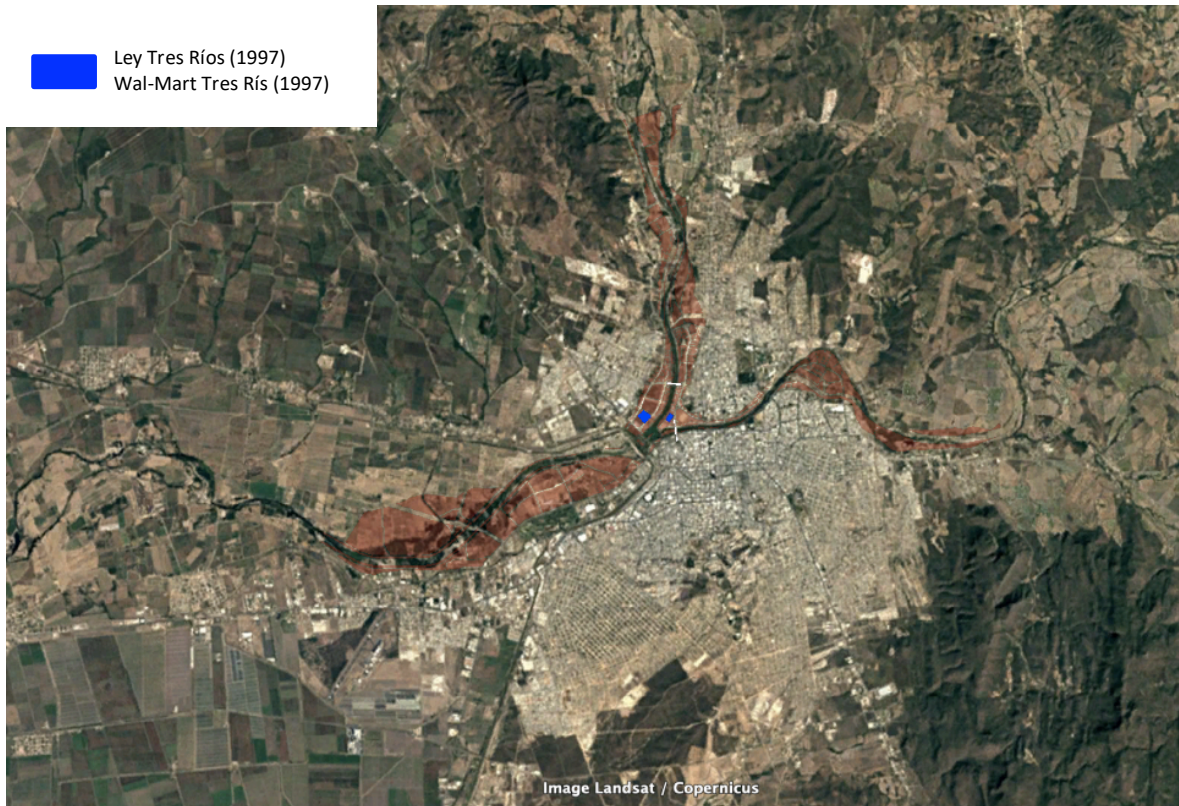
Durante 1991, se ubican los dos supermercados construidos en el área del proyecto, la Ley Tres Ríos inaugurada en 1997 y que representó el primer edificio que ofrecía servicios en el área del proyecto; contiguo a la margen derecha del río Humaya, se construye el supermercado Wal-Mart Tres Ríos, también emblemático para la ciudad y representativo dentro del proyecto Tres Ríos.

17. Supermercado Ley Tres Ríos (1997), primer edificio en ofrecer servicios en el
Desarrollo Urbano Tres Ríos



Fuente: Fotografía tomada por Arq. Daniela Ochoa Heredia (Septiembre, 2021)

Figura 18. Área Urbana de Culiacán en 2000 con el Polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos



Fuente: elaboración propia con imágenes satelitales Google Earth Pro

Durante la década 2000-2010 se construyen importantes equipamientos para dar servicio a la ciudad, pero con impacto estatal y regional. En 2001 se construye la Nueva Central Camionera Millennium, en una zona marcada inicialmente con uso educativo, lo cual genera gran polémica pues la logística para el funcionamiento de la central de autobuses generaba cambios importantes en la dinámica urbana de la ciudad. En 2003, se construye el centro comercial FÓRUM, uno de los edificios más emblemáticos del Desarrollo Urbano Tres Ríos, ubicado en el corazón del área del proyecto. En este mismo año se construye el Estadio Banorte, al norte de la ciudad.

Figura 19. Central Camionera Millenium (2001)



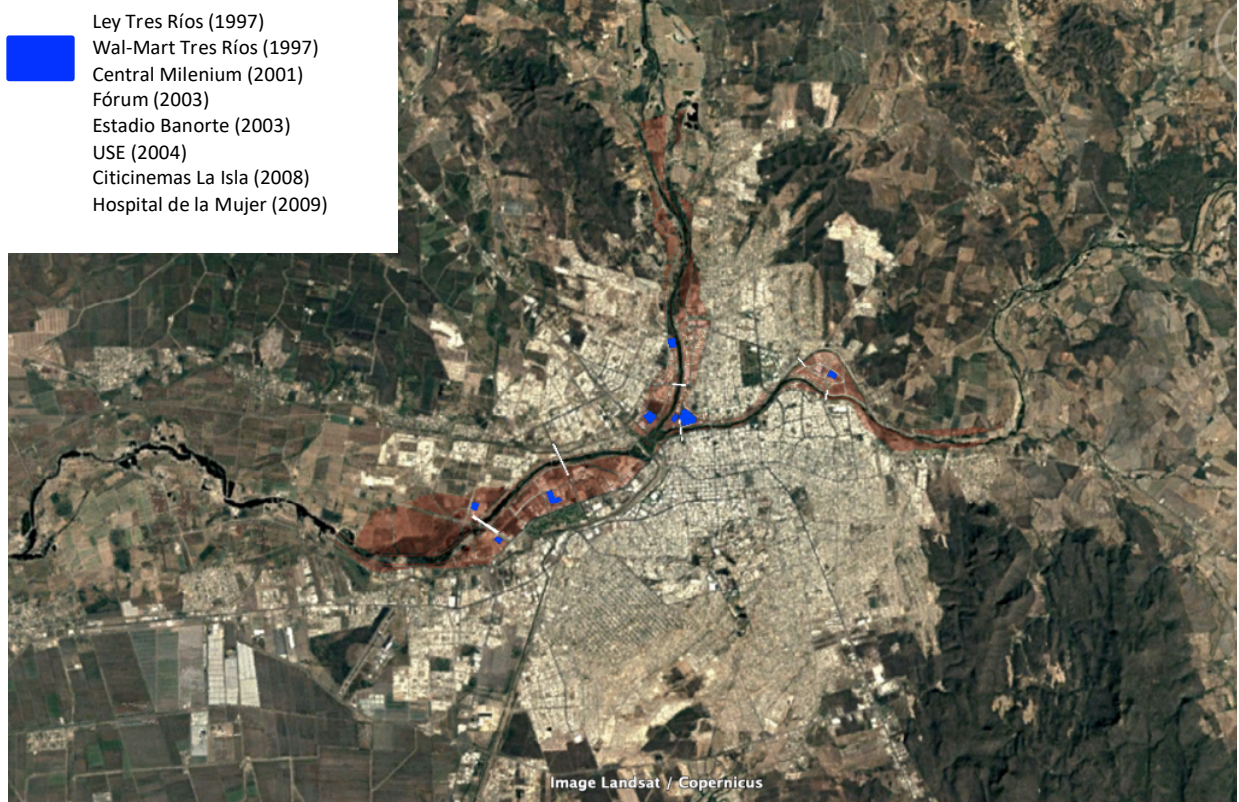
Fuente: Fotografía tomada por Arq. Daniela Ochoa Heredia (septiembre, 2021)

Figura 20. Centro Comercial FORUM (2003)



Fuente: Fotografía tomada por Arq. Daniela Ochoa Heredia (septiembre, 2021)

Figura 21. Área Urbana de Culiacán en 2010 con el Polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos



Fuente: elaboración propia con imágenes satelitales Google Earth Pro

Figura 22. Estadio Banorte (2003)



Fuente: Fotografía tomada por Arq. Daniela Ochoa Heredia (septiembre, 2021)

En 2004, se construye la Unidad de Servicios Estatales, que, junto con la Central de Autobuses, marcan el crecimiento de la cuarta etapa del proyecto, al poniente de la ciudad.

Figura 23. USE. Unidad de Servicios Estatales del Gobierno del Estado de Sinaloa (2004)



Fuente: Fotografía tomada por Arq. Daniela Ochoa Heredia (septiembre, 2021)

En 2008, la zona de la Isla Musala recibe Citicinemas La Isla; y en 2009, se construye el hospital de la Mujer, también dentro de la etapa cuatro del Desarrollo Urbano Tres Ríos.

Figura 24. Citicinemmas La Isla (2008)



Fuente: Fotografía tomada por Arq. Daniela Ochoa Heredia (septiembre, 2021)

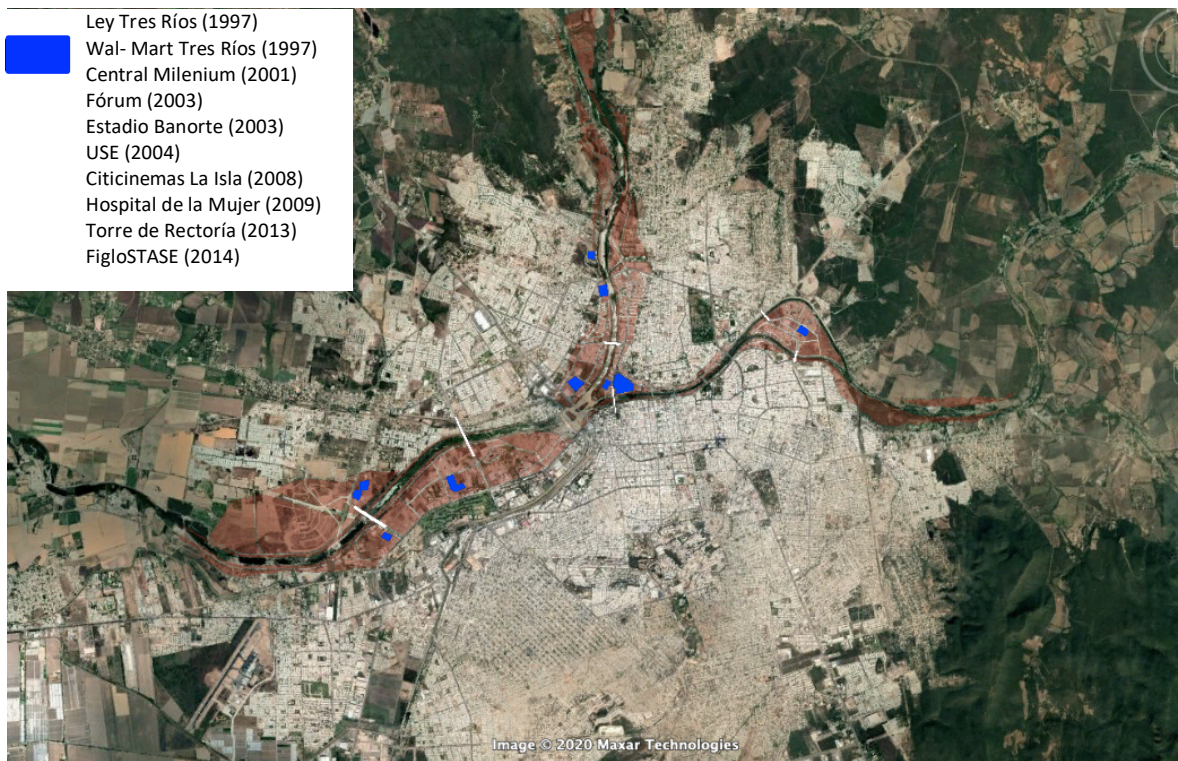
Figura 25. Hospital de la Mujer (2021)



Fuente: Fotografía tomada por Arq. Daniela Ochoa Heredia (septiembre, 2021)

Entre los años 2010 y 2020 se construyeron nuevos equipamientos en el área del proyecto, en 2013 la Torre de Rectoría de la Universidad Autónoma de Sinaloa, que actualmente consta de un complejo de edificios administrativos de la Universidad y en 2014, al norte, se construye el Centro FigloSTASE, contiguo a la margen derecha del río Humaya.

Figura 26. Área Urbana de Culiacán en 2020 con el Polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos



Fuente: elaboración propia con imágenes satelitales Google Earth Pro

Figura 27. FigloSTASE (2014)



Fuente: Fotografía tomada por Arq. Daniela Ochoa Heredia (septiembre, 2021)

4.1.2 Usos de suelo

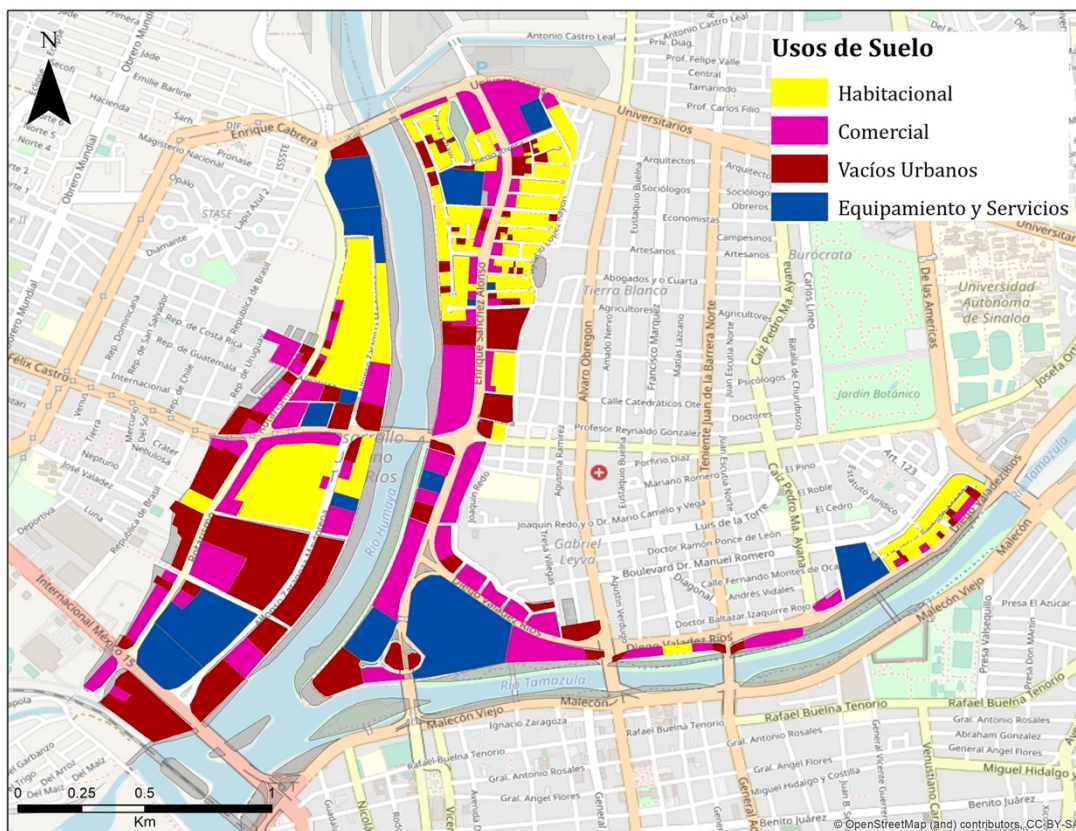
Los resultados del análisis de los usos de suelo dentro del área del proyecto se presentan por etapas, para lograr con ello, enfocar el comportamiento urbano a través de la distribución de estos, así como el nivel de ocupación de cada uso.

Dentro de la Etapa 1 del proyecto, podemos observar una distribución uniforme de los usos de suelo. El suelo habitacional se concentra al norte, contigua al río Humaya, podemos encontrar también, un desarrollo habitacional denominado “Chapultepec del Río” cercano al Puente Juárez, la zona habitacional en la etapa 1 ocupa una extensión de 40.8 hectáreas.

El suelo comercial se concentra a lo largo de los corredores urbanos encontrados en esta etapa del proyecto. Con un área de 43.3 hectáreas.

Esta etapa, como ya lo analizamos anteriormente, concentra equipamiento importante y relevante para todo el proyecto, la Plaza Forum e importantes hoteles dan servicio a la ciudad. El uso de suelo equipamiento y servicios ocupa en esta etapa un área de 20.2 hectáreas.

Figura 28. Distribución de los usos de suelo en la etapa 1



Fuente: Elaboración propia

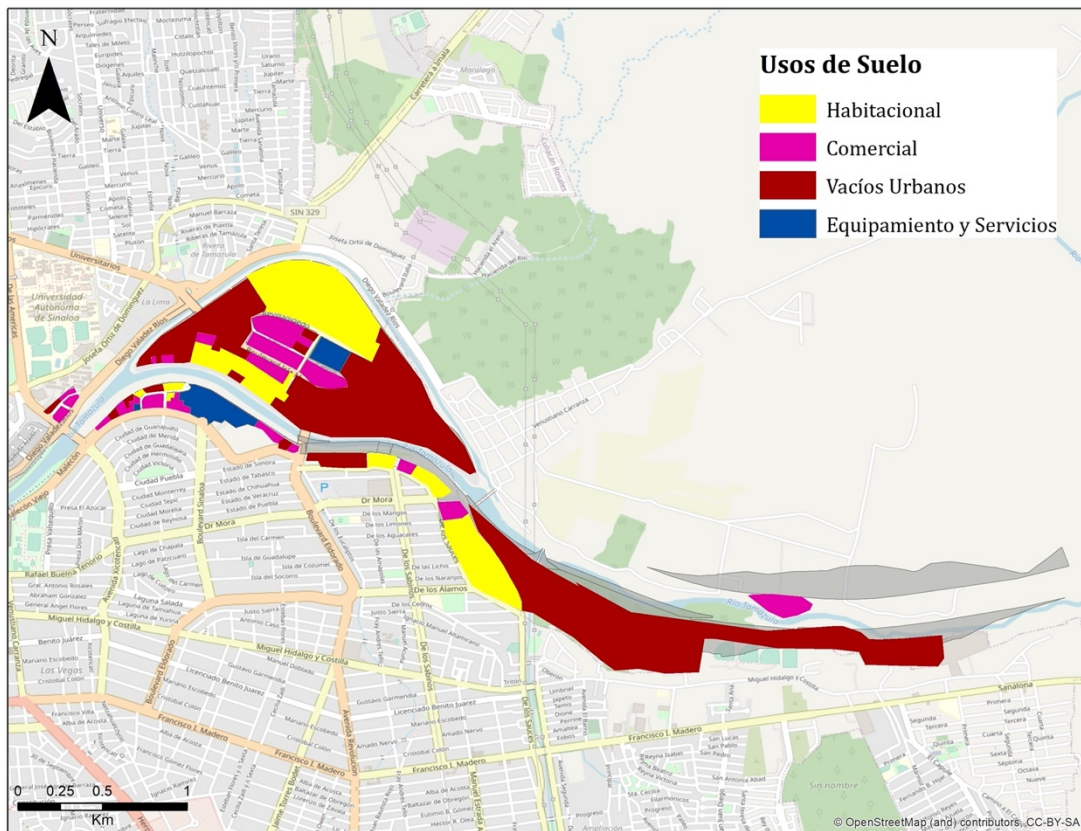
Por último, los vacíos urbanos, representan en esta etapa el 18.4 % del total del área con 41.4 hectáreas.

Tabla 6. Distribución de usos de suelo en la etapa 1

Etapa 1 (225 ha)	
Uso de suelo	ha
Habitacional	40.8
Comercial	43.3
Equipamiento y servicios	20.2
Vacíos Urbanos	41.4

Fuente: Elaboración propia

Figura 29. Distribución de los usos de suelo en la etapa 2



Fuente: Elaboración propia

Como resultado del análisis de los usos de suelo en la etapa 2, se obtuvieron los siguientes datos:

Esta etapa ocupa un área de 238 hectáreas, de las cuales 42.9 hectáreas, correspondientes al 18% del total corresponde a suelo habitacional; de suelo comercial, están desarrolladas 20.9 hectáreas, dentro de este uso podemos encontrar el centro comercial “La Isla”.

En el uso de suelo equipamiento y servicios, se encontraron 9.8 hectáreas desarrolladas.

Y, por último, el suelo vacío corresponde a 109.5 hectárea del total, lo cual corresponde al 46% del total del suelo urbano en esta etapa.

Tabla 7. Distribución de usos de suelo en la etapa 2

Etapa 2 (238 ha)	
Uso de suelo	ha
Habitacional	42.9
Comercial	20.9
Equipamiento y servicios	9.8
Vacíos Urbanos	109.5

Fuente: Elaboración propia

El análisis de la distribución de los usos de suelo dentro de la etapa 3, encontramos que no existe ningún desarrollo habitacional en esta etapa del proyecto.

El uso de suelo comercial ocupa una extensión territorial de 9.7 hectáreas, equivalentes al 3.4% del área total de la etapa.

Dentro de los equipamientos distribuidos en la etapa 3, encontramos la Facultad de Medicina de la Universidad Autónoma de Sinaloa y el Centro de eventos FigloSTASE.

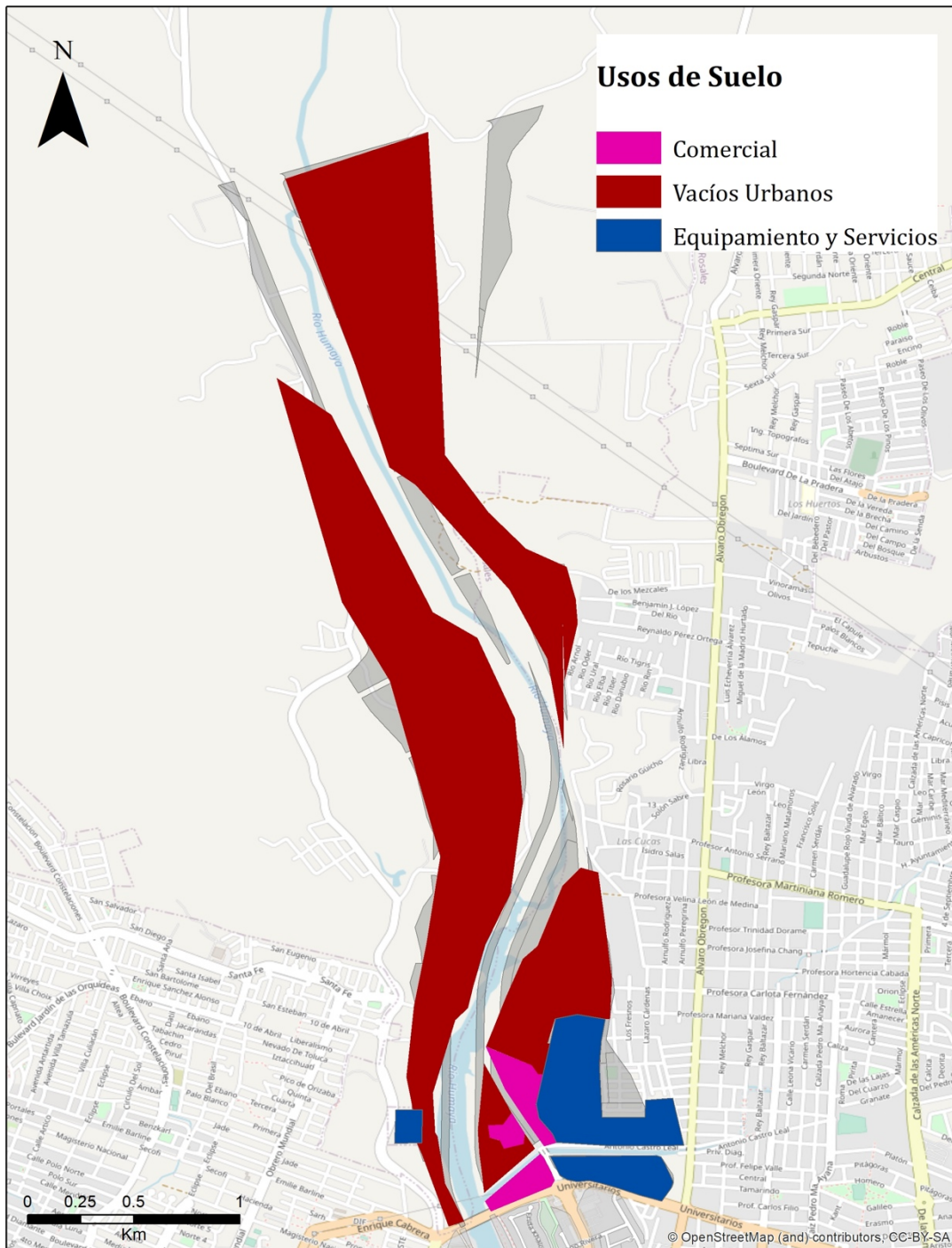
Por último, el uso con mayor extensión territorial es el vacío urbano, en total, en esta etapa 232.6 hectáreas no cuentan con un uso o destino del suelo, lo que representa un 83.45% del área total.

Tabla 8. Distribución de usos de suelo en la etapa 3

Etapa 3 (278 ha)	
Uso de suelo	ha
Habitacional	0
Comercial	9.7
Equipamiento y servicios	2.4
Vacíos Urbanos	232.6

Fuente: Elaboración propia

Figura 30. Distribución de los usos de suelo en la etapa 3



Fuente: Elaboración Propia

La etapa 4 tiene una extensión territorial de 738 hectáreas, esta etapa es la mayor extensión dentro del Desarrollo Urbano Tres Ríos.

La distribución de usos en esta etapa se conformó de la siguiente manera:

Tabla 9. Distribución de usos de suelo en la etapa 4

Etapa 4 (738 ha)	
Uso de suelo	ha
Habitacional	31
Comercial	72.7
Equipamiento y servicios	34.5
Vacíos Urbanos	485

Fuente: Elaboración propia

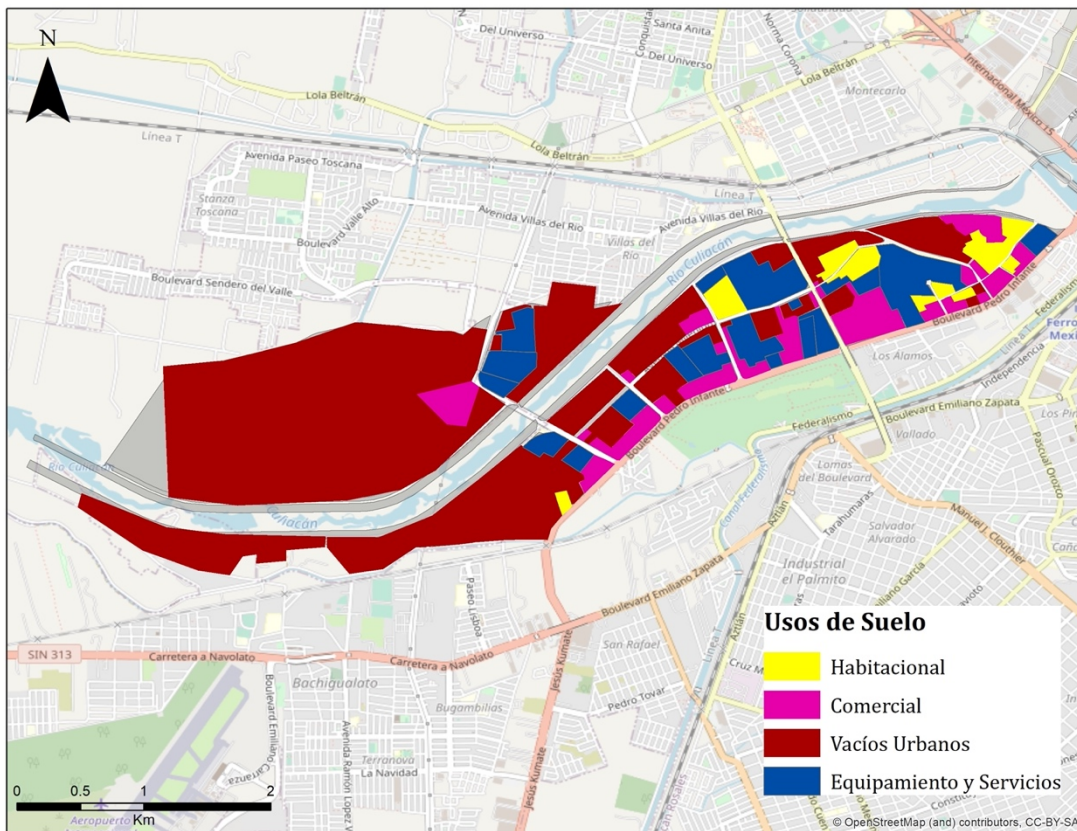
Como suelo habitacional se distribuyen 31 hectáreas, en su mayoría la vivienda se ubica en los terrenos cercanos al Congreso del Estado de Sinaloa.

El uso de suelo comercial se ubica, principalmente, sobre el Blvd. Pedro Infante y ocupa una extensión territorial de 72.7 hectáreas.

Dentro del uso equipamiento y servicios, en esta etapa se contabilizaron un total de 34.5 hectáreas, dentro de este uso encontramos centros educativos de todos los niveles, la Unidad de Servicios Estatales, la Central de Autobuses, y el Hospital de la Mujer.

En esta etapa, al igual que la etapa 3, un gran porcentaje de suelo aún no se desarrolla, en total, 65.7% del total es vacío urbano, correspondiente a 485 hectáreas.

Figura 31. Distribución de los usos de suelo en la etapa 4



Fuente: Elaboración Propia

Tras el análisis de los usos y destinos del suelo en cada una de las etapas del Desarrollo Urbano Tres Ríos, se puede asegurar que un gran porcentaje del proyecto está conformado por terrenos sin uso o vacíos, en total, el 58% de la superficie del Desarrollo Urbano Tres Ríos corresponde a este uso.

El 10% de la superficie del proyecto son equipamientos y servicios. Otro 10% está destinado al uso comercial y solo el 7% del total es de uso habitacional.

Para el análisis del uso de suelo habitacional, utilizando el Sistema de Información Geográfica del IMPLAN, se determinó las colonias y fraccionamientos construidos en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos y las zonas aledañas a este, presentado el periodo en el que se construyó el conjunto habitacional y el año de construcción.

Tabla 10. Colonias y Fraccionamientos construidos dentro del área del Desarrollo Urbano Tres Ríos, entre 1990 y 2000

	Colonia	Década	Año de creación
1	Fracc. Portales del Country	1990-2000	1992
2	Fracc. Pedregal del Humaya	1990-2000	1992
3	Fracc. Santa Margarita	1990-2000	1992
4	Fracc. Riveras del Humaya	1990-2000	1993
5	Fracc. Tabachines	1990-2000	1994
6	Fracc. Los Ángeles	1990-2000	1997
7	Valle del Río	1990-2000	1998
8	Fracc. Residencial del Humaya	1990-2000	1998
9	Prados de occidente	1990-2000	1999
10	Fracc. Country Álamos	1990-2000	1999
11	Fracc. Parque Alamedas	1990-2000	1999
12	Fracc. Parque Alamedas Secc. Los Olivos	1990-2000	1999
13	Fracc. Parque Alamedas Secc. Parque Alamedas	1990-2000	1999
14	Fracc. Comunicadores	1990-2000	1999
15	Fracc. Lirios del Río	1990-2000	2000
16	Fracc. Riberas del Tamazula	1990-2000	2000
17	Fracc. Viñedos	1990-2000	2000

Fuente: Elaboración propia con información de IMPLAN Culiacán.

Tabla 11. Colonias y Fraccionamientos construidos dentro del área del Desarrollo Urbano Tres Ríos, entre 2000 y 2010.

	Colonia	Década	Año de creación
1	Fracc. Hacienda del Río	2000- 2010	2001
2	Fracc. Country del Río	2000- 2010	2001
3	Fracc. Los Helechos	2000- 2010	2001
4	Fracc. Ébano Floresta	2000- 2010	2002
5	Fracc. Amapas	2000- 2010	2003
6	Fracc. Quinta Americana	2000- 2010	2003
7	Fracc. Privada del Real	2000- 2010	2003
8	Fracc. Los Cisnes	2000- 2010	2003
9	Fracc. Country Courts	2000- 2010	2003
10	Fracc. Bonanza	2000- 2010	2004
11	Fracc. Palermo	2000- 2010	2004
12	Fracc. Magnolias	2000- 2010	2004
13	Fracc. Isla Musala	2000- 2010	2005
14	Fracc. Banus	2000- 2010	2005
15	Fracc. Las Glorias	2000- 2010	2005
18	Fracc. Jardines Tres Ríos	2000- 2010	2005
19	Fracc. San José	2000- 2010	2006
20	Fracc. Los Patios	2000- 2010	2006
21	Fracc. La Cantera	2000- 2010	2006

Fuente: Elaboración propia con información de IMPLAN Culiacán.

Los desarrollos habitacionales son, en su mayoría, fraccionamientos privados concentrados en distintas zonas del Desarrollo Urbano Tres Ríos. Dentro de la etapa 3 del proyecto, no se encontró ningún conjunto de viviendas.

Figura 32. Distribución de la vivienda en el Desarrollo Urbano Tres Ríos.



Fuente: Elaboración propia.

En el área de estudio, pudimos encontrar distinta tipología de vivienda, en su mayoría vivienda de interés medio – alto, con diversidad de características arquitectónicas.

Figura 33. Vivienda en el Desarrollo Urbano Tres Ríos.



Fuente: Elaboración propia

Con el desarrollo de esta metodología, se trabaja en el cumplimiento del objetivo 1. Analizar el Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y espacial a partir de su implementación en 1991, el objetivo 3. Estudiar la correspondencia entre los instrumentos de planeación urbana y su aplicación en la ciudad y el objetivo número 4. Identificar a nivel general el impacto que han tenido las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán.

4.2. La Infraestructura Vial en el Desarrollo Urbano Tres Ríos

Los resultados del análisis de la categoría infraestructura vial se dieron a través del seguimiento a la construcción de las vialidades principales del Desarrollo Urbano Tres Ríos, los puentes vehiculares y peatonales construidos entorno al Gran Proyecto Urbano.

Dentro del proyecto Tres Ríos, la construcción de nueva infraestructura vial, como vialidades y puentes, que cruzaran los ríos y generaran mayores opciones de conexión en la ciudad. Para ello, a través de la revisión y análisis de las imágenes satelitales, se obtuvieron los datos del año en que se construyeron los distintos puentes, contemplados en el proyecto Tres Ríos y que hoy en día, forman parte de la red vial de la ciudad.

Salvador Rueda establece que el crecimiento en nuevas áreas urbanas será a través del crecimiento de la red de movilidad. La red se convierte en el eje estructurador de la ciudad.

Se desarrollan inicialmente, los nodos estratégicos, posteriormente, se ocupan los espacios juntos a las principales vías de circulación, y finalmente, las vialidades locales. El resultado es una malla de carreteras y vías segregadas, llena de edificaciones dispersas. Multiplicando la ocupación de suelo urbano y segregando socialmente a la población en el territorio (Rueda, 2005).

Figura 34. Vista aérea Desarrollo Urbano Tres Ríos



Fuente: IMPLAN, Culiacán

Para 1990, el desarrollo urbano de la ciudad de Culiacán crecía de manera acelerada. El crecimiento demográfico provocó que los asentamientos humanos se extendieran rápidamente. Para el año de 1990, en los inicios de la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos, el área urbana de la ciudad ocupaba una superficie de 6 mil 184 hectáreas.

Figura 35. Vista aérea del río Tamazula en 1990



Fuente: Desarrollo Urbano Tres Ríos

La puesta en marcha del Desarrollo Urbano Tres Ríos, trajo consigo la construcción de nuevas obras de infraestructura urbana que generaron cambios significativos en la traza urbana de Culiacán, su dinámica y la reconfiguración territorial de toda la zona, ubicada dentro de un área central estratégica para el desarrollo de la ciudad.

4.2.1. Puentes

Durante esta década, se construyeron nuevos puentes vehiculares que conectaban el Desarrollo Urbano Tres Ríos con la ciudad, y disminuían la segmentación provocada por los tres ríos, dichos puentes eran el reflejo más significativo del cambio en la dinámica urbana de la ciudad, su crecimiento y una imagen de desarrollo económico más tangible.

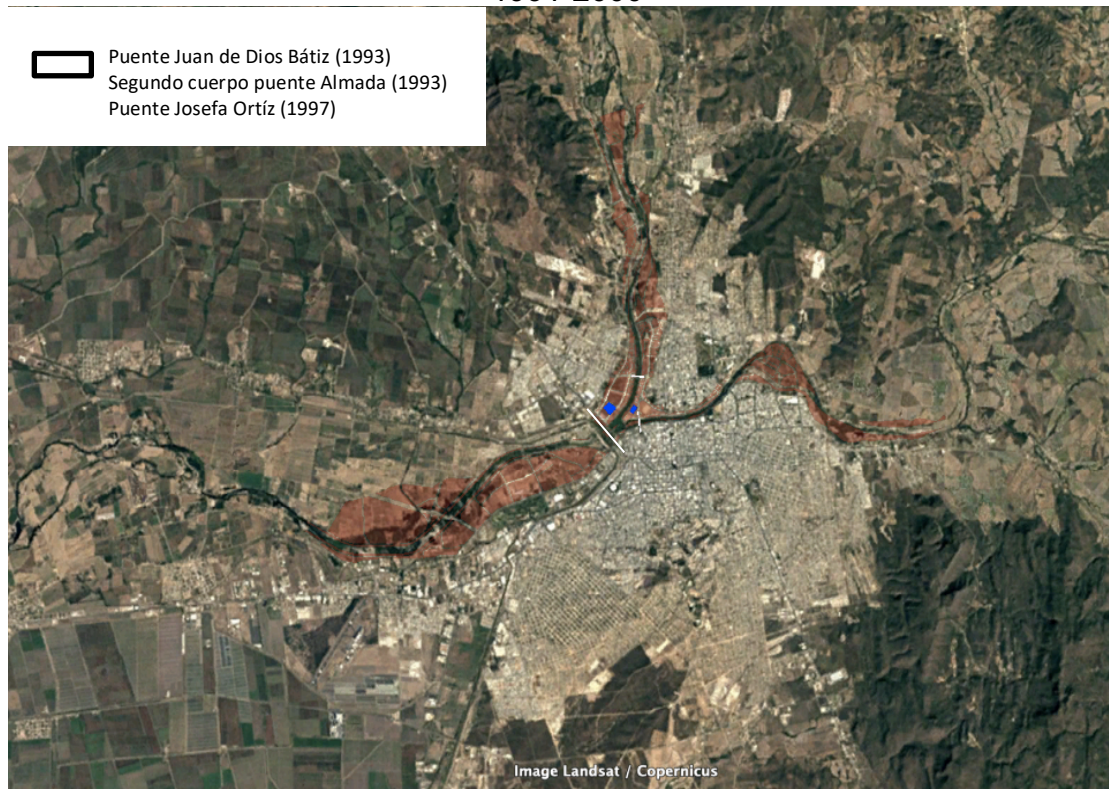
Tabla 12. Puentes Construidos en la ciudad desde la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos

Nombre del Puente	Fecha de Construcción
Juan de Dios Bátiz	1993
Segundo Cuerpo J. Almada	1993
Josefa Ortiz de Domínguez	1997
Rolando Arjona	2001
Puente Musala I y II	2005
Miguel Tamayo	2008
Puente Bimodal Morelos	2012
Puente bimodal CCC	2016

Fuente: Elaboración propia con la revisión de imágenes satelitales

Para el análisis de esta categoría, se realizó un estudio histórico de imágenes satelitales, para situar el año exacto en que se construyeron las distintas obras de infraestructura y los principales equipamientos en el área del proyecto. Se verificó la información con el apoyo de bibliografía. El resultado es una imagen satelital con el año exacto de la construcción de cada puente y vialidad.

Figura 36. Puentes Construidos en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2000



Fuente: Elaboración propia con imágenes satelitales Google Earth Pro

Durante la década entre 1991 y el año 2000, las principales construcciones de infraestructura vial fueron el puente Juan de Dios Bátiz, que unió el Desarrollo Urbano Tres Ríos con el centro de la ciudad, la ampliación de los carriles de circulación del Puente Jorge Almada, con la construcción del segundo cuerpo en 1993 y en 1997 se construye el puente Josefa Ortiz de Domínguez, que sirve como eje articulador de la zona norponiente de la ciudad.

Es dentro de esta misma década, que se construyen las vialidades Francisco Labastida, mejor conocido como malecón nuevo, en 1992 y el Blvd. Enrique Sánchez Alonso, situados ambos, en la primera etapa del Desarrollo Urbano Tres Ríos e importantes vialidades conectoras del proyecto.

Figura 37. Construcción del Puente Juan de Dios Bátiz, 1993



Fuente: Desarrollo Urbano Tres Ríos

Para la década entre el año 2000 al 2010, el incremento en la población, el área urbana y la consolidación de las zonas ganadas a los ríos fueron en ascenso.

Para el año 2010, el área urbana de la ciudad de Culiacán incrementó a 11 mil 798 hectáreas, mostrando un incremento de 3 mil 384 hectáreas añadidas a la zona urbana de la ciudad.

En este periodo de tiempo, se muestra un marcado crecimiento de la ciudad hacia la zona poniente; la construcción de nuevas vías conectoras impulsó el desarrollo de la ciudad hacia este sector.

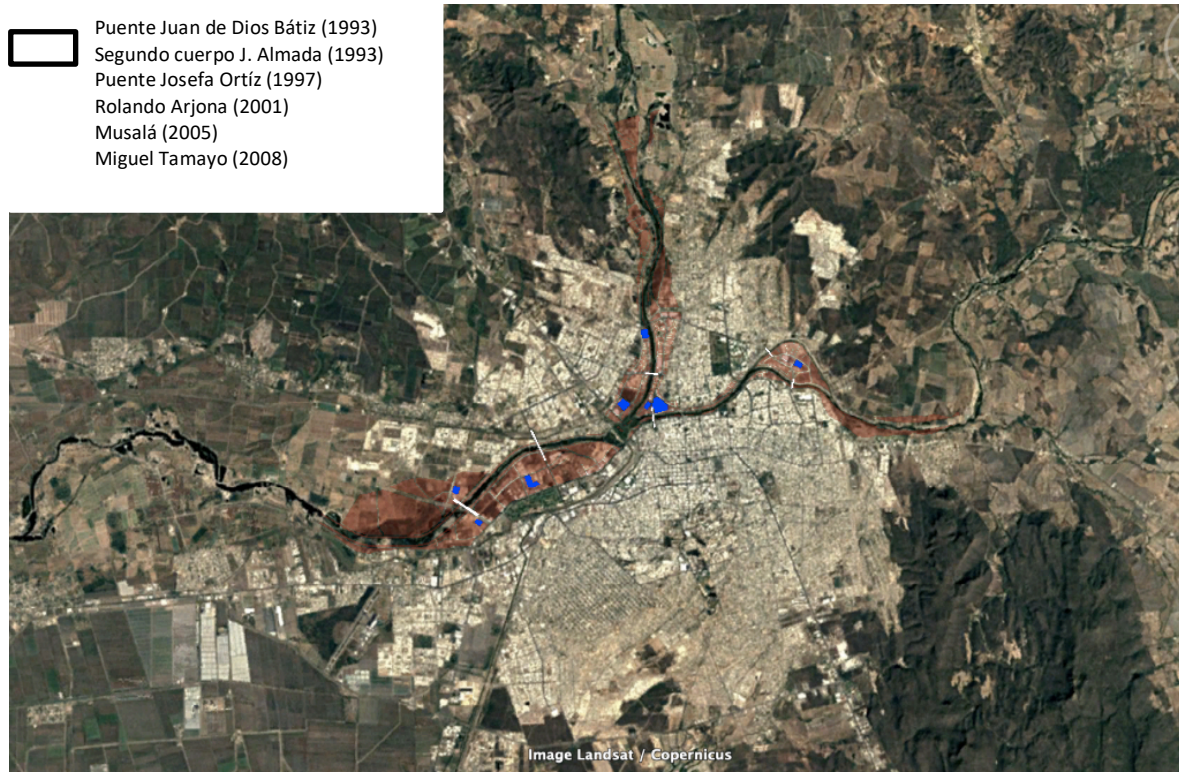
Figura 38. Primeros edificios en el Desarrollo Urbano Tres Ríos



Fuente: Desarrollo Urbano Tres Ríos

Para la década entre 2001 – 2010, se construyen los puentes Rolando Arjona y los dos puentes situados en la Zona de la Isla Musala; durante este periodo se construyen también importantes vialidades como el Blvd. Musala y el Blvd. Rotarismo y el Blvd. Alfonso G. Calderón.

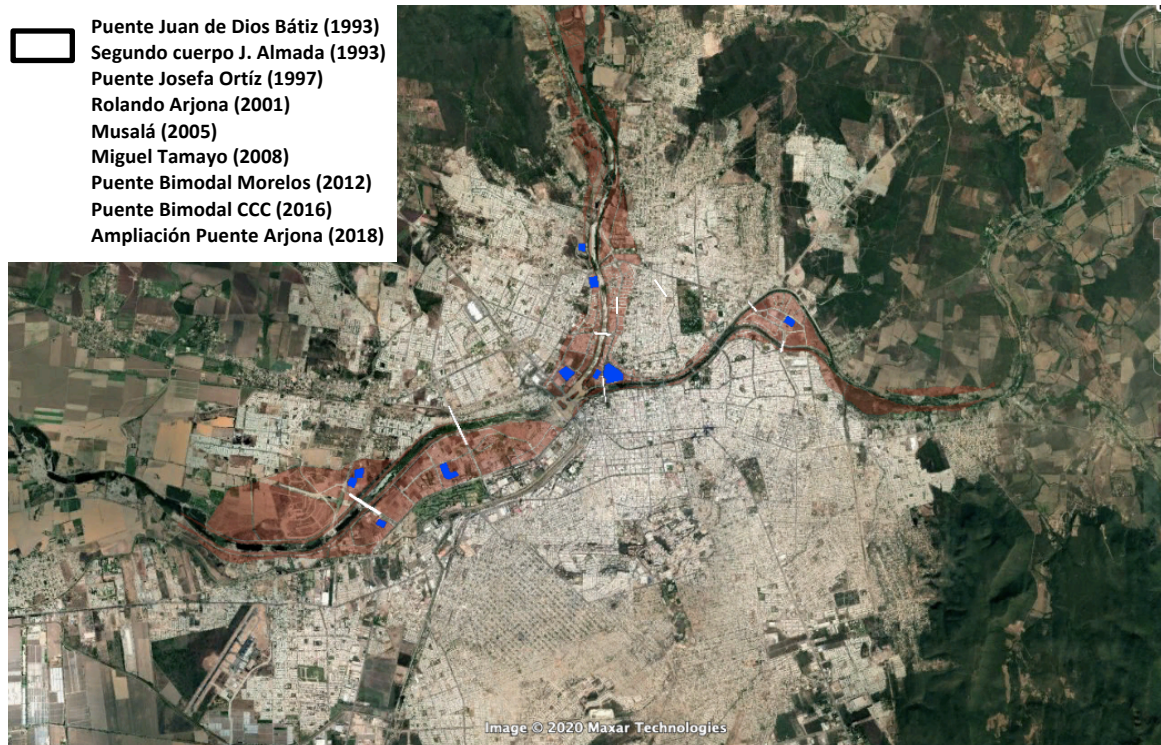
Figura 39. Puentes Construidos en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 2001-2010



Entre la década de 2011-2020, se construyó en el área del proyecto, infraestructura vial más enfocada en la escala humana, se desarrollaron los puentes Bimodales sobre el río Tamazula a la altura de la calle Morelos, en 2012 y otro cercano al Centro Cívico Constitución en 2016. Durante este periodo se construyó la ampliación del Blvd. Rolando Arjona, al poniente de la ciudad, correspondiente a la etapa 4 del proyecto.

Es importante mencionar los beneficios obtenidos en el proyecto con la construcción de los puentes bimodales, la conexión del Desarrollo Urbano Tres Ríos con el centro de la ciudad en los modos peatonal y bicicleta, mejoró la accesibilidad al proyecto por medios no motorizados y permitió el arribo de más personas al área del desarrollo.

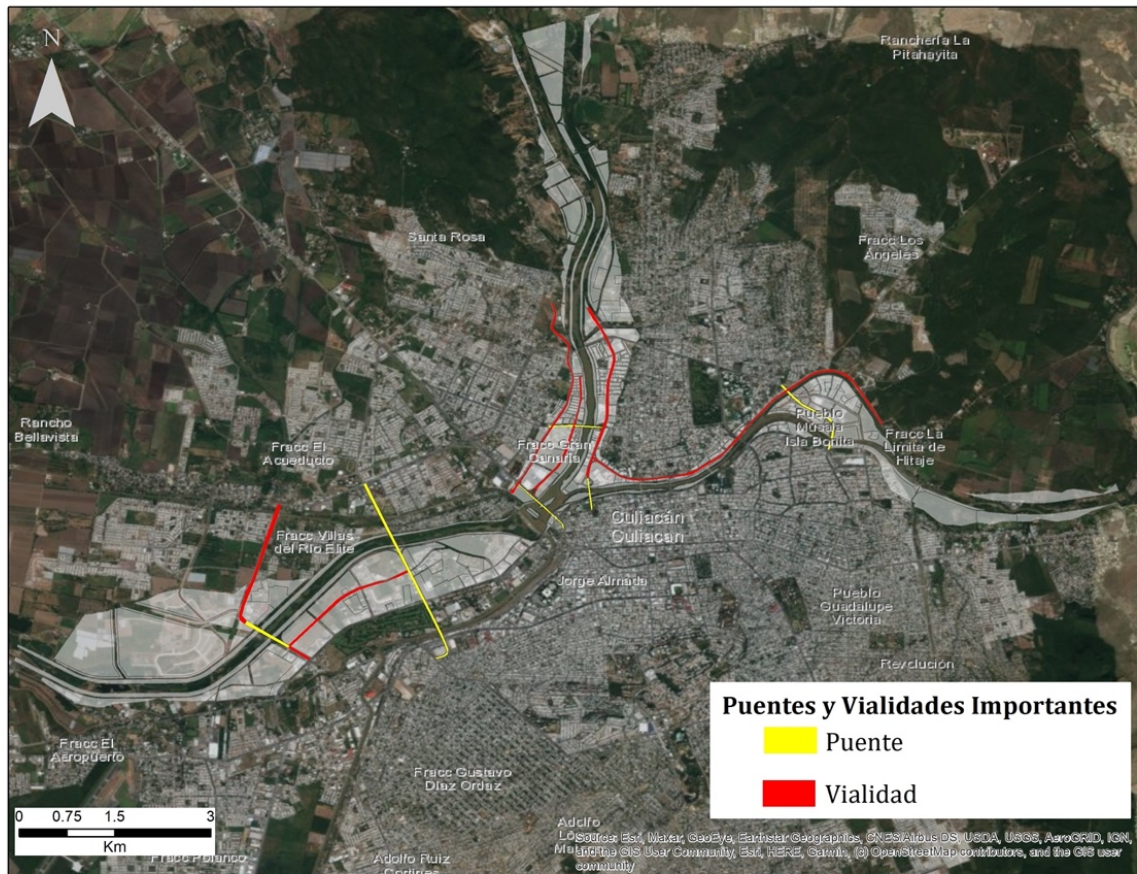
Figura 40. Puentes Construidos en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 2011-2020



4.2.1. Vialidades

La figura 41 presenta un mapa con los principales puentes y vialidades construidas dentro del área del Desarrollo Urbano Tres Ríos, en las últimas tres décadas. Posteriormente, se presentan las principales vialidades en cada una de las etapas del proyecto, así como vialidades conectoras de la ciudad que conectan el Desarrollo Urbano Tres Ríos con el resto del área urbana.

Figura 41. Vialidades principales y puentes construidos en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020



Fuente: Elaboración propia

En la primera etapa, se desarrollan vialidades como Francisco Labastida (malecón nuevo), el Blvd. Enrique Sánchez Alonso, El Blvd. Rotarismo y el Blvd. Alfonso Zaragoza Maytorena. Estos bulevares presentan conexiones importantes para la ciudad con Universitarios y con la Av. Álvaro Obregón.

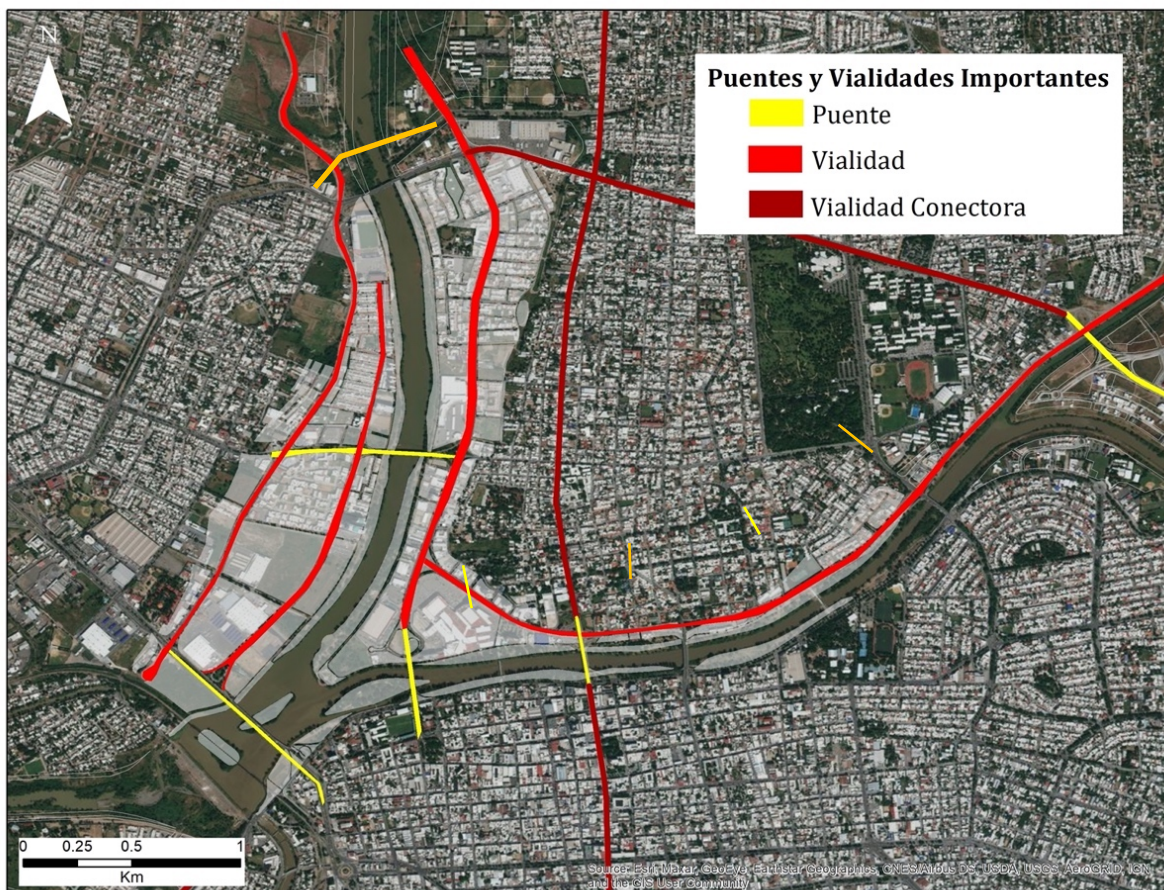
Dentro de la etapa 1 del Desarrollo Urbano Tres Ríos, se presentan los principales puentes vehiculares y peatonales de la ciudad.

Entre los puentes vehiculares están el Juan de Dios Bátiz, Josefa Ortiz de Domínguez, el segundo cuerpo del puente Almada, el segundo cuerpo del puente

Hidalgo y se incorporan a puentes ya existentes previos a la construcción del Desarrollo Urbano Tres Ríos como el Juárez, Morelos y Buelna.

En el Caso de los puentes bimodales, hasta el momento hay dos, uno situados a la altura de la calle Morelos y la Plaza Fórum, y el segundo, situado frente al Centro Cívico Constitución. Hay además un puente peatonal que cruza hacia la isla de Orabá, y dos bajo puentes que cruzan entre las columnas del puente Juan de Dios Bátiz y Morelos.

Figura 42. Vialidades principales y puentes construidos en la etapa 1 del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020



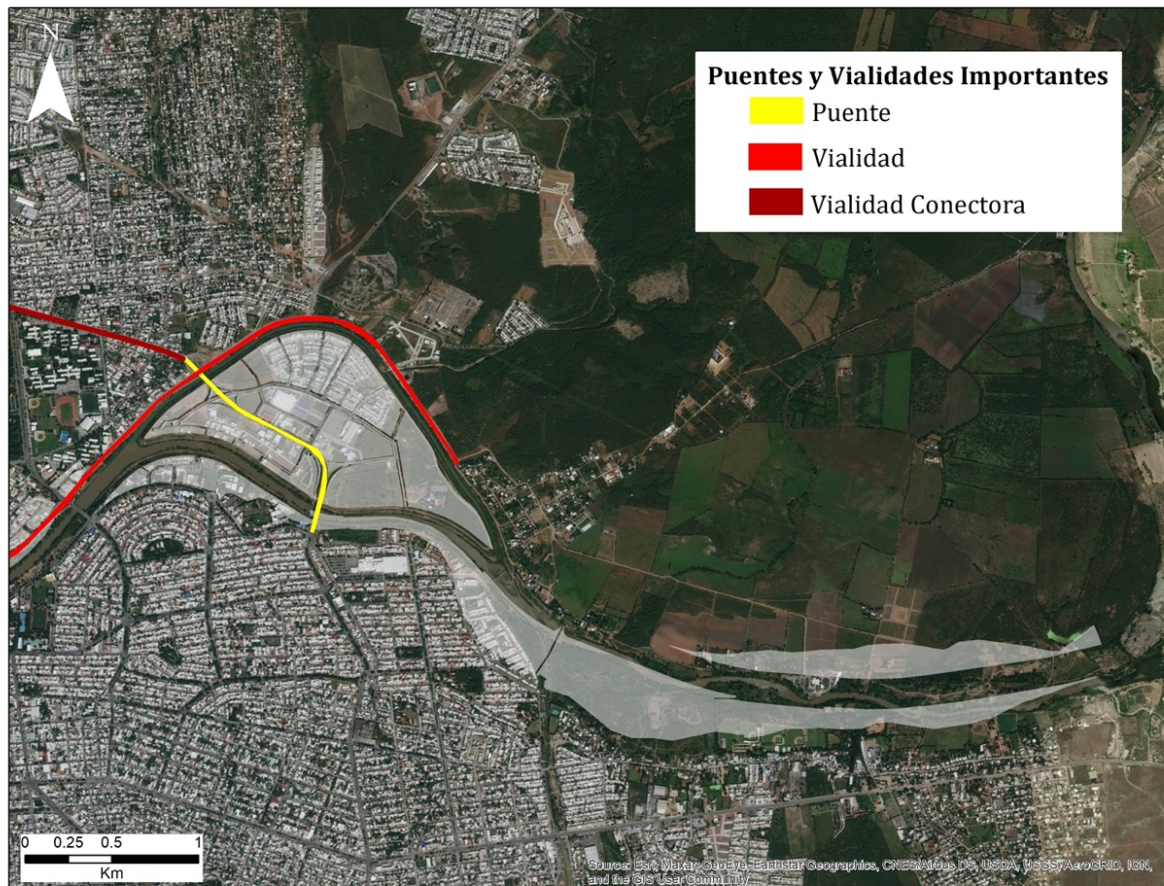
Fuente: Elaboración propia

En la etapa dos del Desarrollo Urbano Tres Ríos, las principales vialidades son el Blvd. Francisco Labastida, con su desarrollo hasta la Limita de Hitaje y el Blvd.

Musala, con conexiones con el Blvd. Universitarios al norte y el Blvd. Eldorado en la colonia Las Quintas.

En el caso de los puentes, en esta etapa se construyeron los dos puentes desarrollados a partir de la conformación de la Isla.

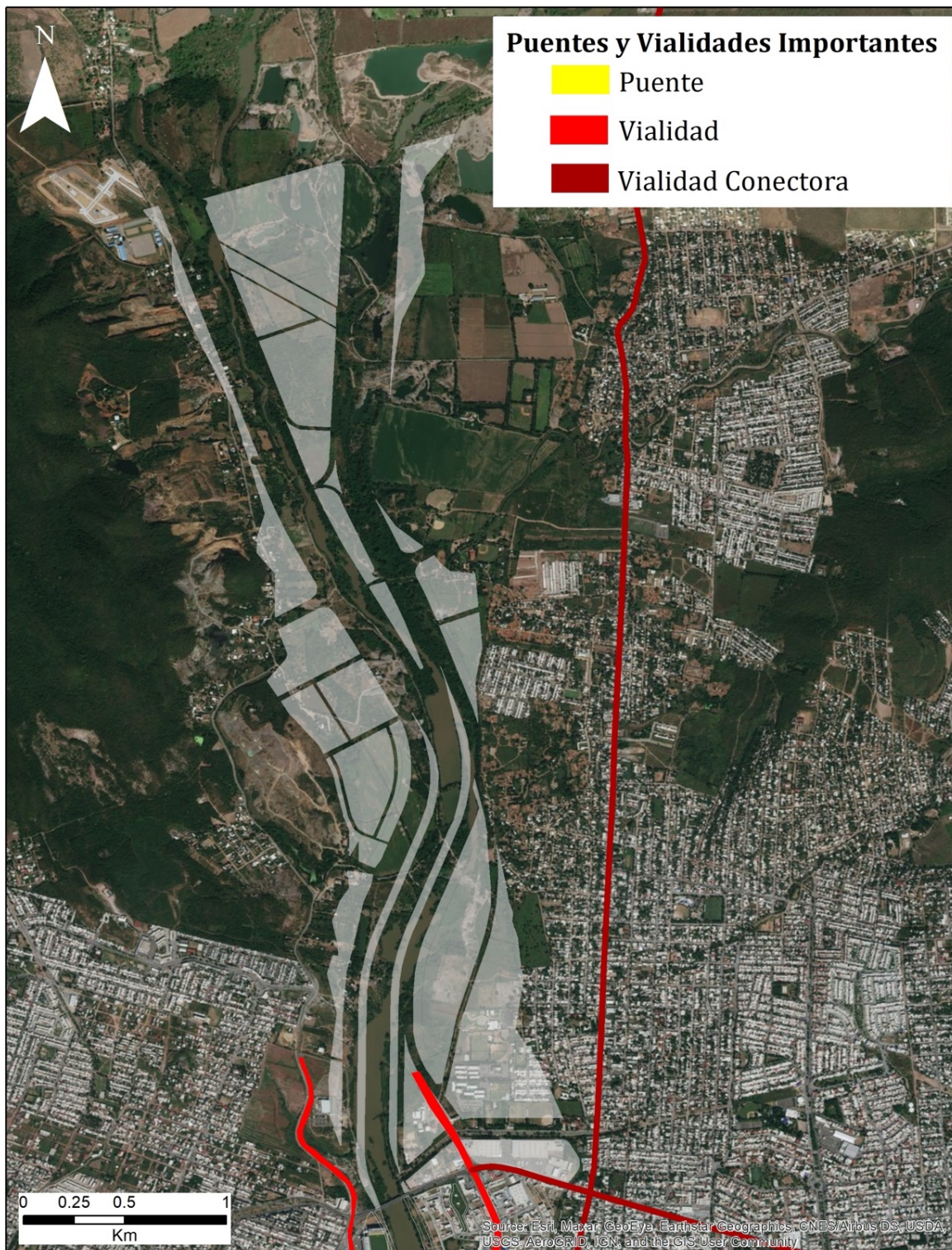
Figura 43. Vialidades principales y puentes construidos en la etapa 2 del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020



Fuente: Elaboración propia

La etapa 3, solo presenta la construcción del Blvd. Rotarismo y una pequeña sección del Blvd. Enrique Sánchez Alonso, ambos con conexión con el Blvd. Universitarios, al norte de la ciudad.

Figura 44. Vialidades principales y puentes construidos en la etapa 3 del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020



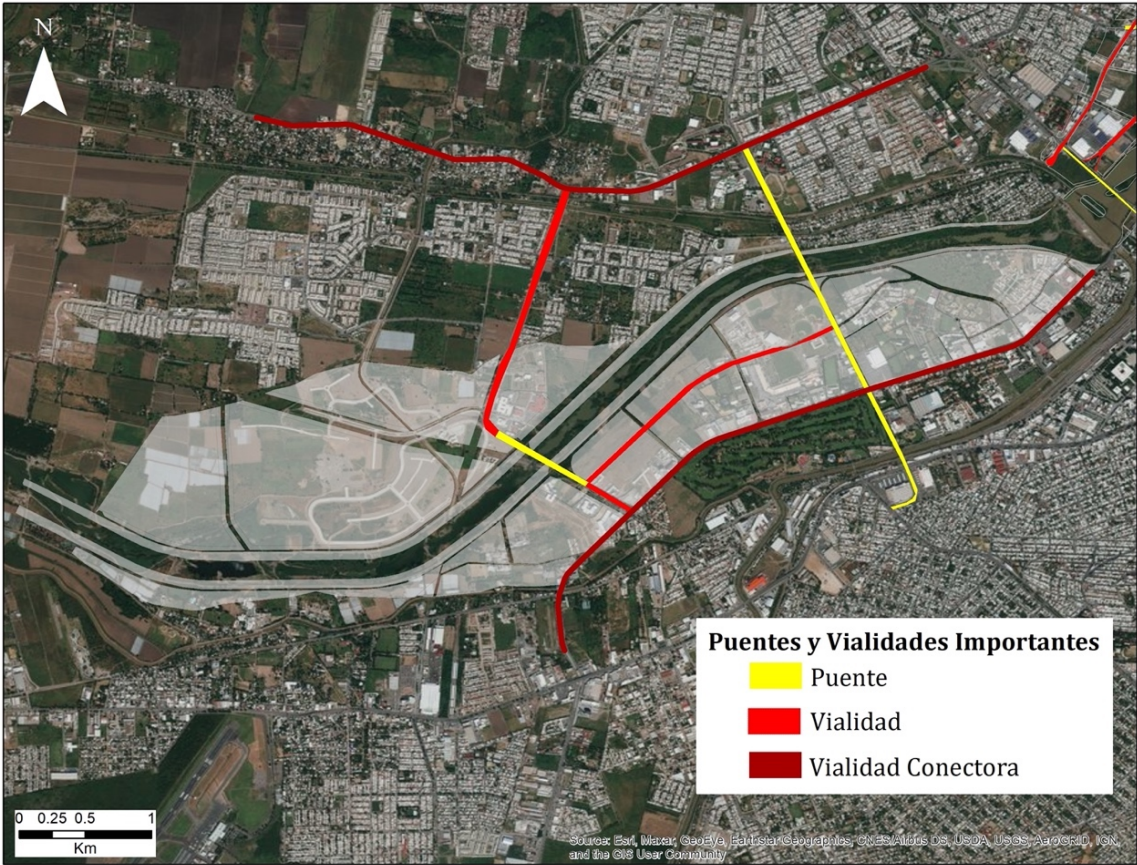
Fuente: Elaboración propia

Dentro de la etapa 4, se desarrollaron importantes vialidades como el Blvd. Rolando Arjona y el Blvd. Miguel Tamaño, que brinda servicio al sector poniente de la ciudad y el Blvd. Alfonso G. Calderón.

En esta etapa encontramos puentes que cruzan el río Culiacán tanto en el Blvd. Rolando Arjona y el Blvd. Miguel Tamaño. Así como el puente que cruza el canal Oriental y conecta con el Blvd. Manuel J. Clouthier.

Estas vialidades conectan con los Bulevares Pedro Infante y Lola Beltrán.

Figura 45. Vialidades principales y puentes construidos en la etapa 4 del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020



Fuente: Elaboración propia

Con el análisis de esta categoría se logra cumplir con los objetivos 1. Analizar el desarrollo de la ciudad de Culiacán en materia urbana y espacial a partir de 1991, 3. Estudiar la correspondencia entre lo establecido en los instrumentos de planeación y su aplicación en la ciudad y 4. Identificar a nivel general el impacto que han tenido las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán.

4.3. La planeación del Desarrollo Urbano Tres Ríos

Los resultados de la variable planeación urbana, se presentan a través del análisis de los distintos instrumentos de planeación urbana de la ciudad en contraste con lo establecido en el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos, a su vez, se presentan el plano con los usos de suelo que se desarrollan en el área del proyecto hasta el año 2020.

4.3.1. Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos 1993

El primer plan de ordenamiento del Desarrollo Urbano Tres Ríos fue publicado en el Diario Oficial “El Estado de Sinaloa” el 20 de diciembre de 1993, dicho Plan establece los usos y destinos del suelo para el área del Tres Ríos.

Figura 46. Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos (1993)



Fuente: Periódico Oficial “El Estado de Sinaloa”. 20 de diciembre 1993.

Figura 47. Normas de control de la edificación del Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos (1993)

ZONAS		Granjas	Unifamiliar Campestre	Unifamiliar Densidad Baja	Unifamiliar Densidad Media	Unifamiliar Densidad Alta	Plurifamiliar Densidad Baja	Plurifamiliar Densidad Media	Plurifamiliar Densidad Alta	Hoteles	Turístico Comercial	Centro Comercial	Comercial Mixto	Agencias Venta Vehículos	Oficinas	Institucional Admón. Pública
Sup. mínima de lote	M2	5000	2500	300	200	120	800	800	800	15,000	2,500	30,000	1,200	3000	1,200	5,000
Frente mínimo de lote	MI	50.00	40.00	12.00	10.00	7.00	20.00	20.00	20.00	80.00	40.00	30.00	50.00	30.00	50.00	
COS	%	0.10	0.20	0.70	0.70	0.80	0.50	0.60	0.70	0.35	0.40	0.75	0.50	0.80	0.70	0.60
CUS	%	0.15	0.10	1.40	1.40	1.60	2.50	2.75	3.00	1.50	1.50	1.20	2.00	1.20	5.00	2.00
Altura Máxima	MI	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	14.00	14.00	14.00	12.00	9.00	20.00	14.00			
Altura Mínima	MI						6.00	6.00	6.00						10.00	
Servidumbre Frontal	MI	10.00	5.00	5.00	3.00	2.00	4.00	4.00	4.00	5.00	4.00	10.00	2.50	3.00	3.00	5.00
Restricción Posterior	MI	10.00	5.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00	10.00	3.00	3.00	3.00	5.00
Separación lateral	MI	5.00	2.50									10.00				
Altura Barda Frontal	MI	2.00	2.00	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20			1.20		1.20	1.20
Altura Barda Perimetral	MI	2.00	2.00	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50				3.00	3.00	3.00	3.00
Estacionamientos/viv	UNID	2	2	2	1	1							1			
1 Cajon/m2 Construce.	UNID						5.00	5.00	50	50	30	30	50	100	30	30
Densidad Máxima Ctos.	C/hab									120						
Densidad Máxima hab. por ha. neta	H/hab	10	15	130	200	300	400	500	600							

Fuente: Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa". 20 de diciembre 1993.

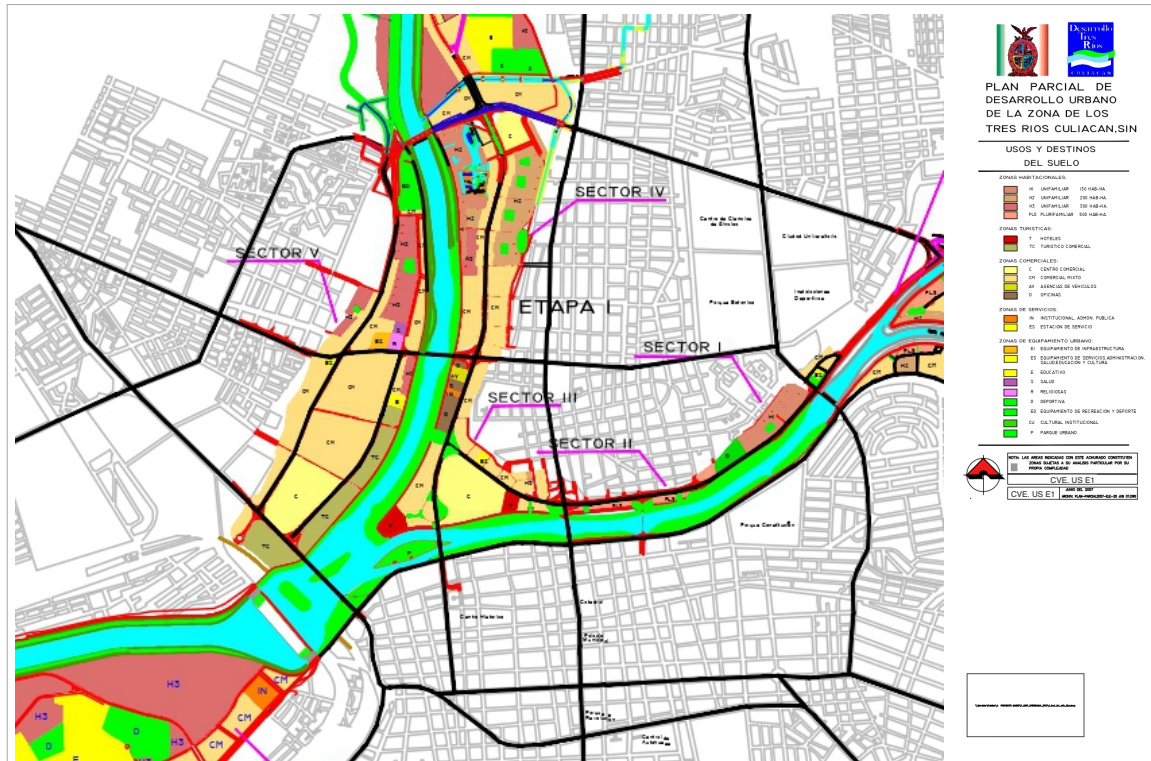
Figura 48. Tabla de compatibilidad de usos del Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos (1993)

TABLA DE COMPATIBILIDAD DE USOS			
GENERO	SUBGENERO	CLAVE	TIPO
HABITACIONAL	UNIFAMILIAR	H1	CAMPESTRE 15 HAB./HA.
		H2	DENSIDAD BAJA 130 HAB./HA.
		H3	DENSIDAD MEDIA 200 HAB./HA.
		H4	DENSIDAD ALTA 300 HAB./HA.
	PLURIFAMILIAR	H5	DENSIDAD BAJA 400 HAB./HA.
		H6	DENSIDAD MEDIA 500 HAB./HA.
		H7	DENSIDAD ALTA 600 HAB./HA.
		H7C	DENSIDAD ALTA CON COMERCIO 600 HAB./HA.
TURISTICO	HOTEL	T	DENSIDAD MAXIMA 120 CTOS/HA.
	TURISTICO - COMERCIAL	TC	LOCALES COMERCIALES, ESPARCIMIENTO Y DIVERSION, PRESTACION DE SERVICIOS
COMERCIO	CENTRO COMERCIAL	C	TIENDAS DEPARTAMENTALES Y LOCALES COMERCIALES DIVERSOS
	COMERCIAL MIXTO	CM	SERVICIOS DOMESTICOS, AUTOMOTRICES Y GENERALES EN LOCALES CERRADO
	AGENCIA VIAS. DE VEHICULO	AV	VENTAS DE VEHICULOS, REFACCIONES Y SERVICIOS AUTOMOTRICES DE AGENCIA
	OFICINAS	O	BANCOS, CASAS DE CAMBIO, OFICINAS FINANCIERAS, NEGOCIOS Y PROFESIONISTAS
SERVICIOS	INSTITUCIONAL	IN	OFICINAS DE DEPENDENCIAS OFICIALES
	ADMINISTRACION PUBLICA	ES	GASOLINERAS AUTORIZADAS POR PEMEX
	ESTACIONES DE SERVICIO		
ACTIVIDADES PRIMARIAS	GRANJAS	G	HUERTOS, HORTALIZAS, INCLUYENDO LAS EDIFICACIONES PARA SU MANTENIMIENTO
	AGRICOLAS	A	AREAS DE CULTIVO 2 VIVI./HA.

Fuente: Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa". 20 de diciembre 1993.

4.3.2. Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos 2008

Figura 49. Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos (2008)



Fuente: Desarrollo Urbano Tres Ríos

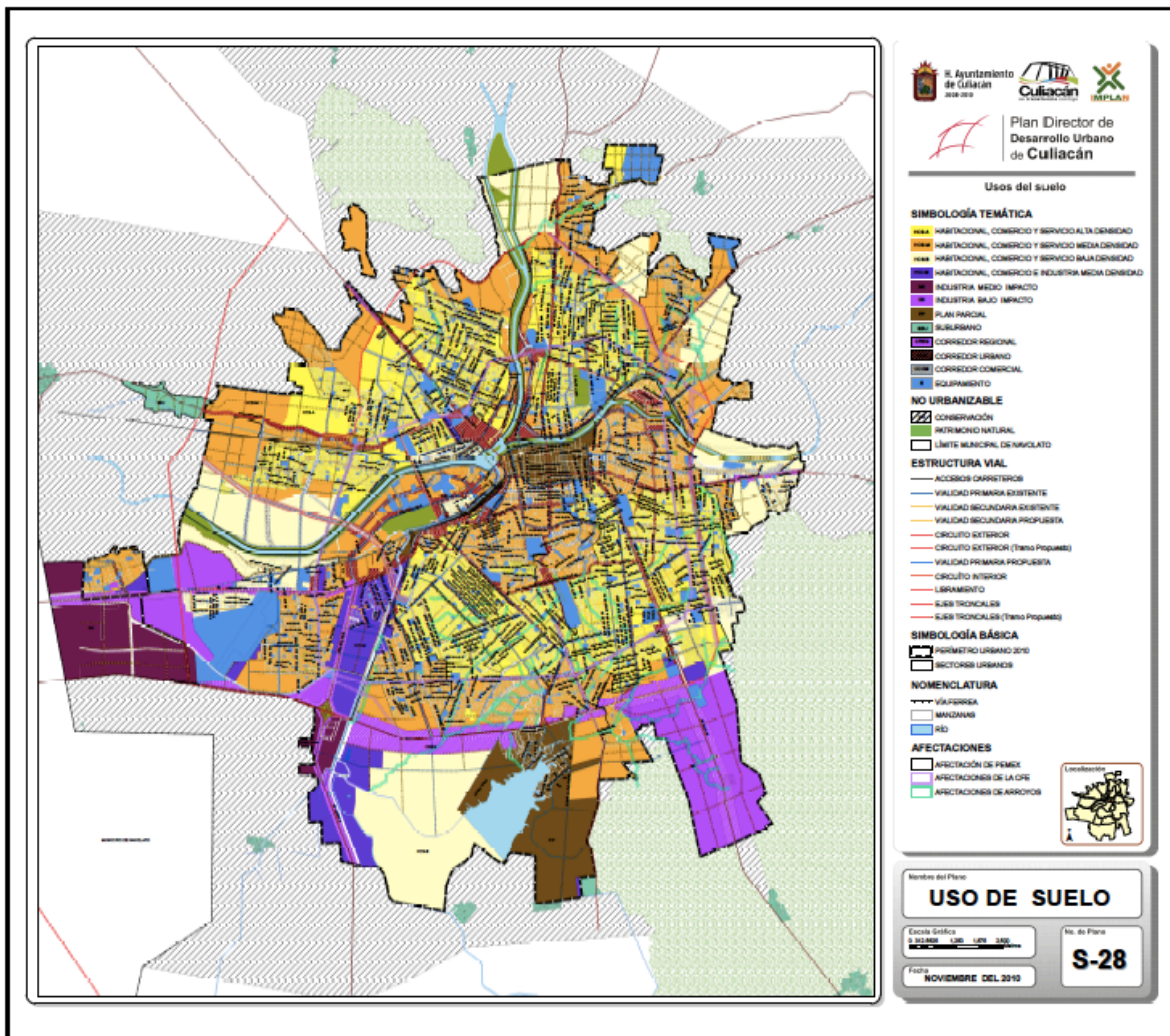
La última actualización del Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos se realizó en el año 2008, en la figura 30 se presentan los usos de suelo vigentes en la ciudad para regular las acciones urbanas que se desarrollan en dentro de las casi mil 500 hectáreas del proyecto.

El Plan Parcial, presenta en su mayoría usos de suelo mixto de media densidad y marcadas zonas habitacionales, sin embargo, derivado del análisis realizado en la variable Desarrollo Urbano, es evidente la falta de políticas públicas para el impulso en la construcción de estas áreas urbanas, ubicadas en zonas de alto valor para la ciudad y que se contextualizan en suelo urbano dotado de servicios e infraestructura.

4.3.3. Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán 2010

El Plan Director de Desarrollo Urbano, presenta en su mayoría, compatibilidad entre los usos y destinos del suelo en congruencia con lo establecido en el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos, sobre las vialidades principales, marca el uso de suelo “CUR” Corredor Urbano, el cual permite mayores niveles de construcción en las edificaciones y presenta flexibilidad para el desarrollo de nuevas construcciones.

Figura 50. Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán (2010)

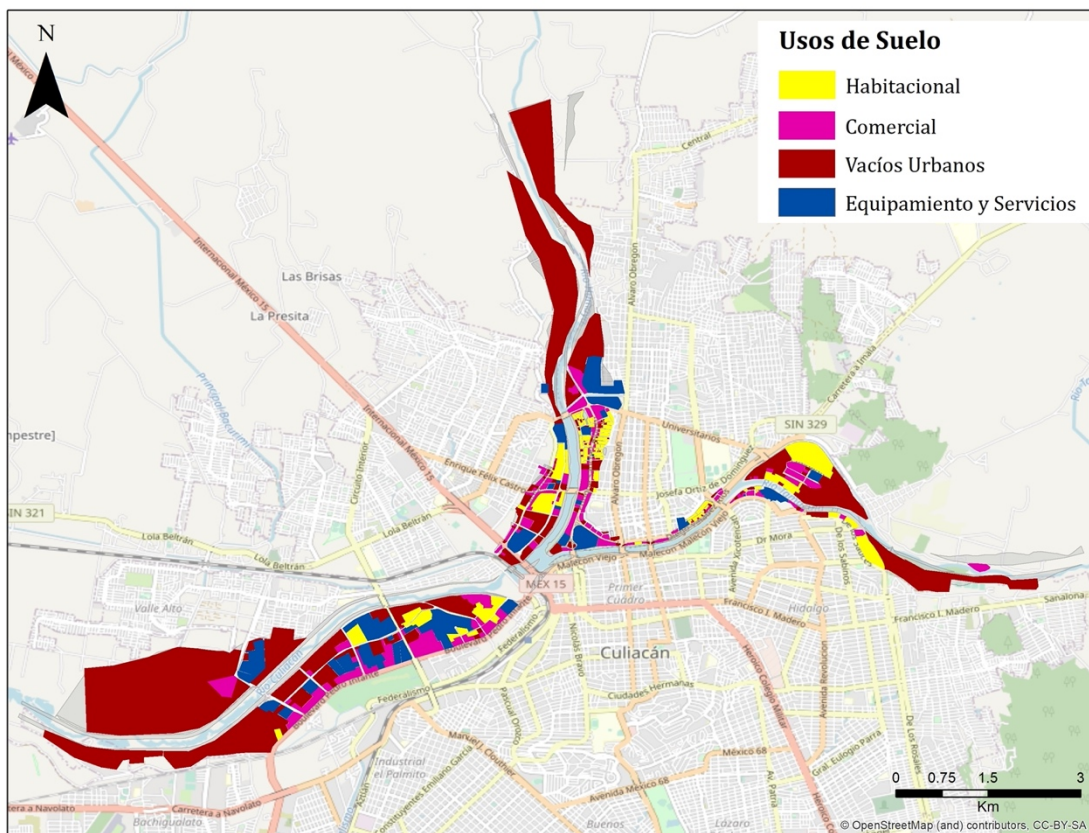


Fuente: IMPLAN Culiacán

4.4 El impacto general del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la Ciudad de Culiacán

Como parte de los resultados de la investigación, se presentan los usos de suelo que se desarrollan actualmente dentro del área del proyecto, esto resultado del análisis de imágenes satelitales y recorridos de campo, obteniendo el mapa figura 51.

Figura 51. Usos de suelo en el Desarrollo Urbano Tres Ríos (2020)



Fuente: Elaboración propia

Dentro del análisis realizado en la variable desarrollo urbano obtuvimos que más del 58% de la superficie total del proyecto, corresponde a suelo sin uso, terrenos vacantes dotados de servicios, que, con las carencias de políticas públicas urbanas que orienten a la utilización del suelo servido, se vuelven espacios

desaprovechados en la ciudad. Gracias a su ubicación privilegiada, están rodeados de servicios e infraestructura y la no utilización de este suelo, genera perjuicios para la ciudad y sus habitantes.

Un proceso de gran importancia para medir los impactos del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad, fue a través de la elaboración de cuatro entrevistas semiestructuradas a exfuncionarios municipales y estatales, que, dentro de sus encargos, estuvieron comisionados al desarrollo de procesos técnicos y administrativos ligados con la construcción, gestión y desarrollo del proyecto Tres Ríos.

Los resultados generales de dichas entrevistas son los siguientes:

Tabla 13. Resultado entrevistas semiestructuradas

EL IMPACTO DEL DESARROLLO URBANO TRES RÍOS EN CULIACÁN: ESTUDIO DEL CONTEXTO INMEDIATO				
Funcionario	¿Cuáles fueron los principales retos que presentó la dependencia en el proceso de implementación del DU3R?	¿Cuáles fueron los principales obstáculos por lo que atravesaron en la implementación del proyecto?	¿Cuáles considera los principales logros del proyecto?	¿Qué pronostica para el Desarrollo Urbano Tres Ríos?
Ing. Amado Garzón Tiznado Ex subdirector de Obras Públicas del Ayuntamiento de Culiacán.	<ul style="list-style-type: none"> - Desvinculación entre las autoridades municipales y Estatales. - Falta de relación entre el Proyecto y la ciudad. - Falta de seguimiento oportuno y constante del proyecto por parte del municipio . 	<ul style="list-style-type: none"> - Se evidencia la falta de un Plan Maestro para la actuación del proyecto en la ciudad. - Drenajes pluviales sin proyectos. - Proyecto enfocado visiblemente en la primera etapa. - La falta de certeza jurídica para el desarrollo de proyectos de urbanización. 	<ul style="list-style-type: none"> - La regularización de una importante zona en el centro de la ciudad, para su incorporación como área urbana. - Una herramienta urbana con beneficios para la ciudadanía con el desarrollo de nueva infraestructura. 	<ul style="list-style-type: none"> - Buscar el orden y la planeación para la ciudad, a través de la cuantificación de los beneficios y aportaciones del proyecto. - Mejorar las condiciones de la zona del proyecto, y equilibrar las obras con el resto de la ciudad. - Lograr la autofinanciación de las obras, a través de la venta de los terrenos.
Arq. Eleviel Zamora Arrellano Exdirector de proyectos del Desarrollo Urbano Tres Ríos	<ul style="list-style-type: none"> - Arranque precipitado del proyecto. - Proyecto ambicioso liderado por el Gobernador del Estado - El mal proceso de expropiación de los predios. - Falta de apertura en la información, opinión pública en contra del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Oposición por parte de la gente que tenía las concesiones de la tierra. - Complicaciones jurídicas por la certidumbre de la tierra. - El encausamiento del Río debía hacerse sobre tierra expropiada, lo que generaba descontento entre los poseedores de la tierra. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tierra rústica convertida inmediatamente en tierra urbanizable y aprovechable para usos urbanos. - Valorización del suelo para mejorar las finanzas municipales con el cobro de predial. - Nueva infraestructura para la ciudad. - Parque Las Riberas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reordenar la tierra vacante e impulsar la creación de nueva infraestructura con mecanismos para la capitalización municipal. - Trabajar conformando una mezcla de recursos públicos, dónde los tres niveles de gobierno promuevan los proyectos estratégicos y ayuden a seguir generando obras.
M.D.U. Jimena Iracheta Carroll Exdirectora del IMPLAN Culiacán	<ul style="list-style-type: none"> - Empatar usos de suelo y estrategias urbanas del Plan Director y el Plan Desarrollo Urbanos 3 Ríos. - El impulso del Parque como una respuesta a todas las áreas verdes que quedaron olvidadas en el proyecto tres ríos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Las distintas voces y opiniones acerca del proyecto y cada una de las acciones que se desarrollaban en torno al proyecto. - La seguridad hidráulica ingenieril como eje, no nacido como un proyecto urbano y estructurador de la ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> - La visión de ganar tierra para la ciudad, una idea revolucionaria, atrevida, innovadora. Una idea positiva de generar Desarrollo en y para Culiacán. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sin una visión del proyecto del municipio, el DU3R seguirá siendo aislado y falto de conexión. - Aprovechar la belleza de los ríos. - Retomar el proyecto, mejorarlo y reorientarlo para generar mejores condiciones urbanas en el área del proyecto y en la ciudad en su conjunto.
Ing. Manuel Luna Fernández Encargado de obra en el Desarrollo Urbano Tres Ríos	<ul style="list-style-type: none"> - Tratar de incorporar las zonas recuperadas del río, para tener terrenos y comercializarlos y con esos recursos continuar con las obras de urbanización. - La primera etapa es la que mayor ímpetu tuvo en su construcción. 	<ul style="list-style-type: none"> - La expulsión de gente que ocupaba las áreas cercanas a los ríos como vivienda. - El revestimiento del Arroyo del Piojo, para minimizar los problemas que traía ese arroyo al área del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> - La activación del comercio, la construcción de nuevas vialidades y la cercanía del centro. - Construcción de nuevos puentes conectores para la ciudad. - El impulso al crecimiento de Culiacán en infraestructura urbana fueron un detonante para el mejoramiento del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Contar con factibilidad de servicios para el impulso de nuevas áreas de crecimiento del proyecto. - La dotación de infraestructura, agua y drenaje debe preverse para el desarrollo urbano y social del sector. - Las áreas intervenidas deben crecer a la par de la construcción de infraestructura y los servicios.

Las principales respuestas a las preguntas realizadas fueron:

¿Cuáles fueron los principales retos que presentó la dependencia en el proceso de implementación del DU3R?

Ing. Amado Garzón Tiznado.

- Desvinculación entre las autoridades municipales y estatales en el desarrollo del Proyecto.
- Falta de relación del Proyecto con la ciudad.
- No hubo desde el municipio un seguimiento oportuno y constante al proyecto.

Arq. Eleviel Zamora Arellano

- Arranque precipitado del proyecto.
- Proyecto ambicioso liderado por el Gobernador del Estado.
- Proceso de expropiación de los terrenos, nulificando las concesiones dadas a particulares, desincorporándolos de la federación y entregándolos a Gobierno del Estado.
- La opinión pública estuvo en contra del proyecto por la falta de apertura en la información.

M.D.U. Jimena Iracheta Carroll

- El empatar los usos de suelo y las estrategias urbanas presentadas en el Plan Director de Desarrollo Urbano y el Plan Parcial Desarrollo Urbano 3 Ríos.
- El impulso del Parque Las Riberas como una respuesta a todas las áreas verdes que quedaron olvidadas en el Proyecto Tres Ríos.

Ing. Manuel Luna Fernández

- Dragado intermitente, que con el material producto de excavación se hacían las terracerías del proyecto.

- Tratar de incorporar las zonas recuperadas del río, para tener terrenos y comercializarlos y con esos recursos continuar con las obras de urbanización.
- La primera etapa es la que mayor ímpetu tuvo en su construcción, desde el puente Juárez hasta el

¿Cuáles fueron los principales obstáculos por lo que atravesaron en la implementación del proyecto

Ing. Amado Garzón Tiznado.

- Se evidencia la falta de un Plan Maestro para la actuación y ejecución del proyecto.
- Drenajes pluviales sin proyectos, no planeados y convertidos en problemas urbanos.
- Proyecto enfocado visiblemente en la primera etapa.
- La falta de certeza jurídica en el desarrollo de proyectos de urbanización para la ciudad.

Arq. Eleviel Zamora Arellano

- Oposición por parte de la gente que tenía las concesiones de la tierra.
- Complicaciones jurídicas. Con la expropiación era posible empezar a trabajar de manera inmediata.
- El encausamiento del Río debía hacerse sobre tierra expropiada, lo que generaba descontento entre los poseedores de la tierra.
-

M.D.U. Jimena Iracheta Carroll

- Las distintas voces y opiniones acerca del proyecto y cada una de las acciones que se desarrollaban en torno a este.
- Los beneficios del proyecto pudieron haberse reflejado en toda la ciudad y no únicamente en el área del proyecto, se enfocó únicamente en el área del proyecto

Ing. Manuel Luna Fernández

- La desincorporación de la gente que ocupaba las áreas cercanas a los ríos como vivienda.
- El revestimiento del Arroyo del Piojo, para minimizar los problemas que traía ese arroyo al área del proyecto.

¿Cuáles considera los principales logros del proyecto?

Ing. Amado Garzón Tiznado.

- La regularización de una importante zona en el centro de la ciudad, para su incorporación como área urbana.
- Una herramienta urbana con certidumbre jurídica y con beneficios para la ciudadanía con el desarrollo de nueva infraestructura.

Arq. Eleviel Zamora Arellano

- Tierra rústica convertida inmediatamente en tierra urbanizable y aprovechable para usos urbanos.
- Oferta de tierra para la inversión pública y privada, inversión al desarrollo urbano y oferta de suelo para mercados inmobiliarios de fuera de la ciudad.
- Valorización del suelo para mejorar las finanzas municipales a través de la recuperación del impuesto predial.
- La construcción de nueva infraestructura para la ciudad.
- La construcción del Parque Las Riberas.

M.D.U. Jimena Iracheta Carroll

- La visión de ganar tierra para la ciudad, una idea revolucionaria, atrevida, innovadora. En 1991 era una idea muy novedosa.
- Generar el Desarrollo de y para Culiacán.
- Proyecto pensado como una cuestión de seguridad hidráulica ingenieril.

Ing. Manuel Luna Fernández

- La activación del comercio, construcción de nuevas vialidades y la vinculación con el centro de la ciudad.
- La construcción de nuevos puentes de conexión para la ciudad.
- Los puentes impulsaron el crecimiento de Culiacán en materia de infraestructura vial y fueron un detonante para el mejoramiento y embellecimiento del proyecto.

¿Qué pronostica para el Desarrollo Urbano Tres Ríos?

Ing. Amado Garzón Tiznado.

- Buscar el orden y la planeación para la ciudad, a través de la cuantificación de los beneficios y aportaciones del proyecto.
- Dejar que la responsabilidad legal y civil recaiga en el particular, regulado por la autoridad y con ello evitar los malos manejos y la corrupción a la hora de ejercer los proyectos.
- Mejorar las condiciones de la zona del proyecto, pero además equilibrar las obras con el resto de la ciudad y con ello beneficiar a todo Culiacán.
- Lograr la autofinanciación de las obras, a través de la venta de los terrenos.

Arq. Eleviel Zamora Arellano

- Reordenar la tierra vacante e impulsar la creación de nueva infraestructura utilizando mecanismos para la capitalización municipal.
- Trabajar conformando una mezcla de recursos públicos, donde los tres niveles de gobierno promuevan los proyectos estratégicos y ayuden a seguir generando obras.

M.D.U. Jimena Iracheta Carroll

- Sin una visión del municipio, el proyecto seguirá siendo aislado y falto de conexión.

- Aprovechar el proyecto y reestructurarlo con las políticas de la ciudad, aprovechar la belleza de los ríos en la ciudad.
- Retomar el proyecto, mejorarlo y reorientarlo para generar mejores condiciones urbanas en el área del proyecto y para la ciudad en su conjunto.

Ing. Manuel Luna Fernández

- Buscar la factibilidad de servicios para el impulso de nuevas áreas de crecimiento del proyecto.
- La dotación infraestructura, agua y drenaje, previéndose los servicios para el desarrollo urbano y social del sector.
- Reordenar la tierra vacante e impulsar la creación de nueva infraestructura utilizando mecanismos para la capitalización municipal.

En general los cuatro entrevistados coincidieron en los logros y pronósticos para el impulso del Desarrollo Urbano Tres Ríos, las primeras dos preguntas ¿Cuáles fueron los principales retos que presentó la dependencia en el proceso de implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos? y ¿Cuáles fueron los principales obstáculos por lo que atravesaron en la implementación del proyecto? Cada uno, desde la visión y enfoque de la dependencia en donde desarrollaban su cargo, presentaron distinta información que ayudó a conocer a profundidad los procesos en la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos.

Como los principales logros del proyecto mencionaron la tierra urbana ganada, situada en el centro de la ciudad, tierra rústica convertida en tierra urbanizable y aprovechable para usos urbanos; uno de los mayores logros obtenidos por el Desarrollo Urbano Tres Ríos es la conformación del Parque Las Riberas, como un proyecto prácticamente alterno que ofreció espacios verdes al proyecto y el parque público más importante de la ciudad actualmente.

Como parte de los pronósticos, mencionaron la necesidad de contar con la factibilidad técnica y económica para el desarrollo de servicios públicos y nueva infraestructura para dotar el proyecto. El retomar las acciones planteadas inicialmente en el Plan Maestro de 1993 y con ellas impulsar el proyecto, mejorar las condiciones urbanas del sector y generar nueva infraestructura que beneficie a la ciudad en su conjunto.

Otro de los pronósticos es mejorar las políticas urbanas en torno al proyecto para con ello, precisar el aprovechamiento del atractivo visual que ofrecen los ríos en la ciudad.

Conclusiones al Capítulo IV.

Tras el análisis realizado al Desarrollo Urbano Tres Ríos con el fin de cumplir con los cuatro objetivos planteados en esta investigación: analizar el Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y espacial a partir de su implementación 1991; analizar los instrumentos de planeación que rigen el polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos; examinar la correspondencia entre las políticas de planeación urbana del Desarrollo Urbano Tres Ríos y su aplicación en la ciudad e identificar a nivel general el impacto que han tenido las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán, se puede concluir que el Desarrollo Urbano Tres Ríos tiene aún una larga lista de estrategias pendientes a cumplir.

Las metas planteadas por el Desarrollo Urbano Tres Ríos en 1991, la gran mayoría han quedado sin realizarse.

Las obras y estrategias se concentraron únicamente en el área del proyecto, dejando un lado su vinculación con la ciudad y el mejoramiento de las áreas urbanas cercanas al proyecto.

Las políticas del suelo, tanto en el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos como en los planes de desarrollo urbano de la ciudad no han logrado impulsar la mezcla de usos de suelo ni mayores densidades en el área del proyecto, concentrando mayormente el uso comercial y de servicios.

Es evidente el impulso a la primera etapa del proyecto, el porcentaje de desarrollo, obras y servicios situados en corazón del Desarrollo Urbano Tres Ríos, entre los puentes Juárez, Presa Derivadora y Puente Buelna, mientras en las tres etapas restantes más del 50% de la tierra aún no tiene un uso.

De las mil 489 hectáreas que ocupa el Desarrollo Urbano Tres Ríos, 801 hectáreas son terrenos que no cuentan con un uso determinado, tierra vacante, dotada de servicios y con una ubicación privilegiada en la ciudad.

Conclusiones y recomendaciones

Las ciudades, son el principal eje concentrador de población, de actividades económicas, sociales y productivas.

La globalización transformó los sistemas urbanos, en las ciudades las actividades se dispersaron, pero a la par se produjo la concentración de servicios en áreas centrales y la expansión de los servicios especializados y la industria.

Los Grandes Proyectos Urbanos, son acciones urbanas integrales, que promueven la mezcla de usos de suelo y la diversificación de actividades, se implementan a partir de los años setenta del siglo pasado para revalorizar el suelo urbano en grandes ciudades, y así ubicarlas, promoverlas y elevarlas en la escala internacional. Son una herramienta para convertir y capitalizar áreas desaprovechadas con poco o nulo valor urbano.

En América Latina, el desarrollo de grandes proyectos se dio bajo los mismos efectos. Tras el análisis de tres proyectos, puede concluirse que el proceso de gestión de cada proyecto dirige e impacta la ejecución de este, cada uno con aspectos sobresalientes a replicar y una serie de ejercicios que reflejan la disparidad en su ejecución, colocando por encima del bienestar social el éxito económico y obteniendo resultados no siempre positivos para la ciudadanía.

El diseño metodológico de esta investigación se enfocó en encontrar las respuestas planteadas al inicio de la investigación, a través del análisis de los impactos generados a la ciudad a partir de la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad.

Con el análisis, estudio y seguimiento a la metodología planteada, se obtuvieron datos importantes para el cumplimiento de los objetivos de esta investigación.

La importancia de este proyecto y las investigaciones previas que se han desarrollado del tema, dejan aún una serie de problemáticas urbanas que son necesarias de estudio para el conocimiento integral de sus impactos en la ciudad.

El análisis del desarrollo de la ciudad bajo las categorías la espacial, estudiando el crecimiento territorial y los usos de suelo y la infraestructura vial a través de la construcción de nuevas vialidades y puentes; estos elementos en contraste con lo establecido en los instrumentos de planeación y regulación urbana de la ciudad y los cambios presentados en ellos al paso de los treinta años del proyecto. El conocimiento del desarrollo urbano de la ciudad de Culiacán, y cómo los procesos urbanos en conjunto con las políticas públicas han conformado el desarrollo urbano, social y político de la ciudad de Culiacán.

Analizar la información y a su vez generar un cruce de esta con los instrumentos de planeación refuerza la necesidad de generar políticas urbanas vinculantes, que presenten la ciudad como un todo y con ello generar estrategias integrales para el mejor desarrollo urbano, social, económico y territorial de Culiacán.

La ciudad de Culiacán, desde su conformación, en 1531, tiene un vínculo directo con los tres ríos que la atraviesan, esta cercanía configuró las características urbanas de la ciudad, así como su desarrollo con el paso de los años.

La construcción de las presas Sanalona y Adolfo López Mateos, conformó un parteaguas en el crecimiento y poblamiento de la ciudad. La nueva infraestructura hidráulica generó nuevas dinámicas en la región y propició el fenómeno de migración del campo a la ciudad debido al avance en la industria y la tercerización de la economía derivada del impulso en la agricultura.

El crecimiento de la ciudad se dio cercano a los ríos y, con el impulso de nueva infraestructura vial, se construyeron nuevos desarrollos al otro lado del río Tamazula como las colonias Tierra Blanca, Gabriel Leyva y Chapultepec.

A nivel socioeconómico, la ciudad de Culiacán desarrolla principalmente actividades del sector terciario.

Políticamente, la ciudad de Culiacán ha presentado una serie de instrumentos de regulación. El impulso de planes y programas de ordenamiento de la ciudad ha sido constante, el problema es la falta, también constante, de aplicación de las estrategias establecidas en dichos planes, así como la falta de vinculación y homologación de criterios entre los desarrollados en los distintos órdenes de gobierno (federal, estatal y municipal).

En materia urbana, a partir de la década de los noventa, la ciudad presenta un crecimiento acelerado. Entre 1990 y 2000 Culiacán experimentó un marcado ascenso en el crecimiento urbano y poblacional, es en esta década que surge el Desarrollo Urbano Tres Ríos y el impulso de nueva infraestructura, equipamiento y servicios para la ciudad y su desarrollo.

En 1991, se construye el Desarrollo Urbano Tres Ríos, como una solución a los problemas de inundaciones que se presentaban constantemente en las zonas aledañas a los ríos Tamazula y Humaya. Para ello se plantea la rectificación de los ríos y la recuperación de cerca de mil 500 hectáreas para su incorporación al área urbana de la ciudad, a treinta años de su incorporación la ciudad aun presenta serios problemas de inundaciones en distintas áreas del proyecto, por su cercanía con los tres ríos que atraviesan la ciudad.

La comercialización de los terrenos incorporados al área urbana se ocuparía para financiar las obras de infraestructura, planteadas en el Plan de Desarrollo, y con ello lograr la capitalización de la ciudad y la renovación urbana. Uno de los principales objetivos del Desarrollo Urbano Tres Ríos fue el modernizar la ciudad y situarla como una de las más importantes del país. A Treinta años de los inicios de este

desarrollo, hay una gran cantidad de estrategias sin implementar y las metas han sido rebasadas en plazo y ejecución.

Su desarrollo se temporizó y dividió en cuatro etapas, la primera, situada en el polígono entre los puentes Buelna, sobre el río Humaya y Juárez sobre el río Tamazula, es la que tiene un porcentaje de avance mayor, pero continúan muchas estrategias planteadas en el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos pendientes a desarrollar.

La implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad está por cumplir tres décadas, a lo largo de este tiempo, se han desarrollado escasos estudios dónde se realicen análisis de lo construido y el estudio de las prospectivas presentadas por el proyecto para el desarrollo de las etapas que se marcan dentro del Plan Parcial.

El Desarrollo Urbano Tres Ríos reconfiguró la ciudad de Culiacán, es por ello se realizó un análisis general del proyecto en la ciudad y su evolución en el proceso de consolidación en Culiacán.

El Desarrollo Urbano Tres Ríos llega a Culiacán bajo el modelo de los Grandes Proyectos Urbanos en 1991, y con ello, se realizan ajustes a las políticas públicas de la ciudad; el encargado de la realización de los planes y programas era el Ayuntamiento a través de la oficina de Desarrollo Urbano, que fungía como juez y parte, pues realizaba los instrumentos de planeación y a su vez era el encargado de regular y administrar el desarrollo urbano de la ciudad.

En el año 2004, se crea el Instituto Municipal de Planeación Urbana, encargado de la elaboración, gestión y administración de los planes, programas, proyectos e instrumentos de regulación del suelo en la ciudad.

El Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos entra en vigor 20 de diciembre de 1993, sin embargo, es hasta 2010, 17 años después, que el IMPLAN publica el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán y en él se homologan con los usos de suelo del Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos.

A pesar de esto, desde su configuración el Desarrollo Urbano Tres Ríos es administrado y regulado por la Paraestatal del mismo nombre, dependencia encargada de ordenar, administrar y regular los terrenos que ocupa el Tres Ríos.

Los instrumentos de planeación urbana no se actualizan con frecuencia, no hay un seguimiento y evaluación oportuna que defina rutas constantes de renovación y actualización. Existe también, un retraso claro en la actualización de las leyes y reglamentos municipales en materia de regulación urbana, y los instrumentos existentes son aplicados de manera arbitraria o simplemente son ignorados en la construcción de la ciudad.

En noviembre de 2016, se publica la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y mandata a los estados y Municipios a actualizar y empatar las políticas públicas estatales y locales con lo que se establece en ella. En noviembre de 2018, el IMPLAN presenta en consulta pública el Sistema Municipal de Planeación Urbana, y para finales del 2020, inicia nuevamente un proceso de consulta pública de los instrumentos de planeación urbana, los cuales aún no forman parte de las políticas urbanas de la ciudad.

La comercialización de los terrenos incorporados al área urbana se ocuparía para financiar las obras de infraestructura, planteadas en el Plan de Desarrollo, y con ello lograr la capitalización de la ciudad y la renovación urbana. Uno de los principales objetivos del Desarrollo Urbano Tres Ríos fue el modernizar la ciudad y situarla como una de las más importantes del país. A Treinta años de los inicios de este

desarrollo, hay una gran cantidad de estrategias sin implementar y las metas han sido rebasadas en plazo y ejecución.

La distribución de la infraestructura y los servicios en el Desarrollo Urbano Tres Ríos ha representado un importante factor para el crecimiento de la ciudad, detonando áreas urbanas a través de la construcción de grandes centros de servicios como la Unidad de Servicios Estatales (USE), la central Milenium, y la Isla Musala.

En el desarrollo del Plan, hay mayor impulso en la construcción de servicios y equipamientos, mientras que el porcentaje de ocupación del suelo habitacional ha quedado rezagado, existiendo aún muchos lotes sin desarrollar. El Plan proyecta además de regular la localización de los diferentes tipos de uso del suelo, aumentar la densidad de población y la intensidad de las nuevas edificaciones en la zona, acciones que hasta ahora empiezan a desarrollarse.

A finales del siglo pasado el crecimiento desmedido de la ciudad provocó grandes trastornos ambientales en su territorio. Sus ríos no fueron excepción, el Proyecto Tres Ríos transformó el entorno urbano y ambiental con la rectificación del cauce de los ríos inicialmente en un polígono de 121 hectáreas.

Como una consecuencia al desarrollo del Plan, surge el Parque Las Riberas; realizadas las obras de encauzamiento de los ríos, se plantea la posibilidad de utilizar las riberas, como un gran parque urbano. Para 2006 se inaugura la primera etapa del Parque, el cual brinda una nueva imagen al Desarrollo y sirve como vínculo con áreas de la ciudad que parecían relegadas del proyecto, el parque genera conexión directa entre el Centro de la ciudad y el Desarrollo Urbano Tres Ríos.

El Parque las Riberas es actualmente el espacio público más importante de Culiacán. Es un lugar de referencia e identidad.

Una relación fundamental es la que existe entre el Centro de la ciudad, el Parque Las Riberas y el Desarrollo Urbano Tres Ríos. Actualmente esta conexión se establece únicamente a través de puentes bimodales que integran el Parque con la calle Morelos, en el centro de la ciudad, la Isla de Orabá y el Centro Cívico Constitución.

Es importante el impulso a la construcción de nuevos puentes bimodales en toda el área del proyecto, para mejorar las condiciones de accesibilidad por medios no motorizados.

El Desarrollo Urbano Tres Ríos cuenta aún con grandes áreas sin desarrollarse, la revisión de cómo ha impactado es importante para contribuir en la definición de las futuras intervenciones en la zona y en la ciudad.

Además, la consolidación del Parque Las Riberas ha generado una dinámica distinta al proyecto; en los últimos años se han impulsado proyectos importantes, orientados a la densificación e impulso de usos de suelo mixto, que aprovechan el escenario natural que brinda el río para utilizarlo como imagen y adaptarse al contexto natural que ofrece, sin embargo, continúan impulsando grandes planchas de estacionamiento, y porcentajes de áreas permeables nulos.

Con todo ello se destacan los siguientes puntos como resultados finales de la investigación.

- A treinta años del inicio de los trabajos del Desarrollo Urbano Tres Ríos hay una gran cantidad de estrategias sin implementar y las metas no han sido cumplidas en plazo y ejecución.
- La acción de normar y ordenar el desarrollo urbano de la ciudad no ha sido cumplida, el desarrollo se centró en generar acciones y construir infraestructura

y servicios únicamente en el área del proyecto, olvidando el beneficio para toda la ciudad y sus habitantes.

- La factibilidad de oferta de suelo y la distribución ordenada de usos y destinos se ha cumplido de manera parcial, el 58% del área que ocupa el proyecto aún no tiene un uso específico. Es suelo servido, dotado de servicios e infraestructura, situado en zonas estratégicas de la ciudad.
- La regulación en el uso de suelo, la densidad de población y la intensidad de nuevas edificaciones, no se ha impulsado, ni desde las políticas de suelo en los Planes de Desarrollo del Tres Ríos, ni en las políticas urbanas de la ciudad.
- La ejecución de nuevas obras de infraestructura vial, diseño urbano y conservación ambiental han quedado frenadas. Inicialmente la estrategia comercial se estructuró con la venta de terrenos dotados de infraestructura y servicios, la cual, generaría capital para la construcción de más obras de infraestructura. En la última década, el Desarrollo Urbano Tres Ríos ha funcionado como una agencia inmobiliaria, centrándose en la venta de terrenos en breña, y con ello, mermando la posibilidad de generar recursos en el estado para la autofinanciación de las obras públicas a través de la venta de terrenos.
- En necesario reordenar la tierra vacante e impulsar la creación de nueva infraestructura con mecanismos para la capitalización municipal y la construcción de nuevas obras de infraestructura y servicios.
- El proyecto debe retomarse, mejorarlo y replantear sus alcances para generar mejores condiciones urbanas en el área del proyecto y en la ciudad en su conjunto.

Los resultados de la investigación responden claramente a los cuestionamientos realizados al inicio. Haciendo un análisis general del desarrollo urbano y político de la ciudad a partir de la llegada del Desarrollo Urbano Tres Ríos.

El desarrollo del proyecto en materia urbana y espacial, sus implicaciones y la situación actual de la ciudad de Culiacán en el área del proyecto, se desglosa en los resultados de la investigación.

Lo establecido en los instrumentos de planeación, así como la vinculación con las estrategias previstas en el Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos, como se presenta en los resultados de esta investigación, hace evidente la falta relación entre los instrumentos urbanos de regulación del suelo de la ciudad, así como la homogenización de las políticas urbanas para la aplicación de la ley en materia urbana.

Los objetivos planteados al inicio de la investigación fueron cumplidos y presentados en los resultados de la investigación. El objetivo general, de analizar la evolución del Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y política a partir de su implementación en la ciudad de Culiacán.

Así como los objetivos específicos:

1. Analizar el Desarrollo Urbano Tres Ríos en materia urbana y espacial a partir de su implementación 1991.
2. Analizar los instrumentos de planeación que rigen el polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos.
3. Examinar la correspondencia entre las políticas de planeación urbana del Desarrollo Urbano Tres Ríos y su aplicación en la ciudad.

4. Identificar a nivel general el impacto que han tenido las obras desarrolladas en el Desarrollo Urbano Tres Ríos en la ciudad de Culiacán.

Los cuatro objetivos previstos fueron desarrollados y presentados en los resultados de esta Investigación.

Recomendaciones.

Con el análisis, estudio y seguimiento a la metodología planteada, se obtuvieron datos importantes para el cumplimiento de los objetivos de esta investigación. Sin embargo, la importancia del proyecto, las escasas investigaciones que se han desarrollado de tema, deja aún una serie de problemáticas urbanas que son necesarias de estudio.

Es necesario realizar un estudio detallado de los valores del suelo de la ciudad antes de la implementación del proyecto y cómo estos valores del suelo aumentaron hasta alcanzar los precios que actualmente ocupan los predios en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos.

El estudio, análisis y prospección del Parque Las Riberas como elemento un estructurador de la ciudad, actualmente, el espacio público más importante de la ciudad de Culiacán y médula del Desarrollo Urbano Tres Ríos.

Es necesario analizar de manera profunda el funcionamiento y el régimen administrativo del Desarrollo Urbano Tres Ríos, la “descentralización” y seguimiento a la dependencia para su control, manejo y administración del suelo urbano.

Es necesaria la vinculación integral de los sistemas de planeación urbana de la ciudad, el municipio y el estado. Políticas de suelo integrales e integradas con una visión clara y vinculante para el mejor funcionamiento del territorio.

Bibliografía y fuentes

Abramo, P. (2012). "La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas." *Eure*, Vol. 38, Núm.114, mayo, pp.35-69.

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19623150002&idp=1&cid=577158>

Achoy, C. (2008). *Incorporación del análisis de riesgo en la Planeación urbana: el caso del desarrollo Urbano Tres Ríos en Culiacán, Sinaloa*. Colegio de la Frontera Norte. Tijuana, B.C. 2008.

<http://www.colef.mx/posgrado/?tesis=incorporacion-del-analisis-de-riesgo-en-la-planificacion-urbana-el-caso-del-desarrollo-urbano-tres-rios-en-culiacan-sinaloa>

Aispuro, A.; Cordero J. (2013). *La vulnerabilidad del desarrollo urbano de Culiacán, Sinaloa, México. Proyección 15*. pp.135 - 157.

http://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/10810/08aispuro-proyeccion2013-15.pdf

Anzola, A. (2003). *La Política Territorial en el marco jurídico institucional*. Compendium, Venezuela, diciembre 2003.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2955139.pdf>

Aparicio, C.; Ortega, M.; Hernández, J. (2011). "La segregación socio - espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización." *Revista Región y Sociedad*. Vol. 23, Núm. 52. Septiembre - diciembre, pp. 173-207.

Barendoim, C. (2014). *Evolución de la costa central y su vinculación con el gran proyecto urbano de Puerto Norte en la ciudad de Rosario*. *Revista Iberoamericana de Estudios Municipales* 2. Santiago de Chile. Universidad Autónoma de Chile.

https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/30879/CONICET_Digital_Nro.36d7fbba-78f3-4307-9748-1831178327bf_A.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Barendoim, C. (2015). *Análisis de los instrumentos de regulación urbana empleados en Puerto Norte y sus áreas de influencia, en Rosario, Argentina*. Revista Ciudades, Estados y Política, pp. 21-14, 2015.

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/revcep/article/view/45499/50693>

Borja, J. (2010). *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*. Segunda edición. Editorial UOC. 2010.

<http://oti.turismo-sostenible.net/wp-content/uploads/2014/07/53b29bcb86db8.pdf>

Borja, J. (2019). *Derecho a la Ciudad, de la calle a la globalización*. Monografías, 2019.

<https://www.jordiborja.cat/derecho-a-la-ciudad-de-la-calle-a-la-globalizacion/>

Borja, J.; Castells, M. (1998). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus. 1998.

Cabrera, V.; Guerrero J. (2008). “*La política del suelo en Puebla. La Reserva Territorial Quetzalcóatl Atlixcáyotl, fuente de segregación socioespacial y riqueza selectiva*”. Facultad de Arquitectura, Dirección de Fomento Editorial, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla.

Carranza, J.; Martínez, V.; Domínguez, D. (2018). *El nuevo desarrollo territorial, sectores urbanos globalifílicos*. Dinámica económica y procesos de innovación en el desarrollo regional. Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C., Coeditores, México.

<http://ru.iiec.unam.mx/3841/>

Carrasco, B.; Estrada, Y. (2018). *Megaproyectos como productores de suelo urbanizable. Análisis de tres casos de estudio en Hermosillo, Sonora*. Contexto. Vol. XII. N°16. marzo 2018, pp. 53-66

<http://contexto.uanl.mx/index.php/contexto/article/view/143>

Carlín, L. (2016). *Canal del Vado del Río una obra que ensucia a Hermosillo*. Proyecto Puente. Octubre 2016.

<https://proyectopuente.com.mx/2016/10/10/canal-del-vado-del-rio-una-obra-ensucia-a-hermosillo/>

Cuenya, B. (2004). *Grandes proyectos y teorías sobre la Nueva Política Urbana en la era de la globalización. Reflexiones a partir de la experiencia de Buenos Aires*. Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina. Siglo XXI Editores, Buenos Aires.

Cuenya, B. (2009). *Grandes Proyectos Urbanos Latinoamericanos. Aportes para su conceptualización y gestión desde la perspectiva del gobierno local*. Cuaderno urbano. Espacio, cultura, sociedad, vol. 8, núm. 8, octubre, 2009, pp. 229-252. Universidad Nacional del Nordeste, Resistencia, Argentina

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369236769012>

Cuenya, B., Corral, M. (2011). *Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires*. EURE, 37(111), 25-45.

<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612011000200002>

Cuenya, B., Pupareli, S. (2006). *Grandes proyectos urbanos como herramientas de creación y captación de plusvalías urbanas*. Proyecto Puerto Norte, Rosario, Argentina. Medio Ambiente y Urbanización, N° 65, IIED-AL, Buenos Aires.

http://www.ceurconicet.gov.ar/archivos/publicaciones/GPU_en_Medio_Ambiente_y_Urbanizacion.pdf

Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford: Oxford University Press.

<https://www.ijf.cjf.gob.mx/cursosesp/2016/SeminarioEJLatinoamericanos/mat/seleme/4ABriefHistoryNeoliberalism.pdf>

Gobierno del Estado de Puebla (2020). *Vía Atlixcáyotl*. Heroica Puebla de Zaragoza. Mayo 2020.

<http://ccp.puebla.gob.mx/component/k2/item/25-via-atlixcayotl>

IMCO, (2014). *Índice de competitividad urbana 2014*. Instituto Mexicano para Competitividad A.C. 1ra edición. Septiembre 2014.

https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2014/09/20140909_LibroCompleto_Indice_de_Competitividad_Urbana_2014.pdf

IMPLAN. (2010). *Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán*. Instituto Municipal de Planeación Urbana del Municipio de Culiacán. Sinaloa. 2010.

<https://implanculiacan.mx/proyecto/plan-director-de-desarrollo-urbano/>

IMPLAN. (2018). *Integra, Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Culiacán*. Consulta pública. Instituto Municipal de Planeación Urbana del Municipio de Culiacán. Sinaloa. 2018.

https://implanculiacan.mx/descargas/INTEGRA/00_INTEGRA-IMPLAN-WEB.pdf

IMPLAN. (2020). *Mapa temático de la ciudad de Culiacán*. Instituto Municipal de Planeación Urbana del Municipio de Culiacán. Sinaloa. 2020.

http://200.52.177.187/mapa_culiacan/mapa.phtml?config=culiacan&reset=session=Y

INEGI. (2000). *XII Censo General de Población y Vivienda*. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. México. 2000.

<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2000/default.html#Tabulados>

INEGI. (2010). *XIII Censo de Población y Vivienda*. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. México. 2010.

<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/default.html#Tabulados>

Kozak, D.; Feld, N. (2018). *Grandes proyectos urbanos y su relación con la ciudad: el caso de Puerto Norte (Rosario, Argentina)*. EURE Vol. 44 no. 133. septiembre 2018, pp. 187-210.

<https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v44n133/0717-6236-eure-44-133-0187.pdf>

LGAHOTDU (2016). *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano*. México. 2016.

<https://www.seduvi.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/5c8/1c2/1a6/5c81c21a68536841474789.pdf>

Martínez, P. (2015). *La política de suelo del megaproyecto urbano Angelópolis y sus efectos en la periferia poniente de Puebla*. Anuario de espacios urbanos, historia, cultura y diseño issn digital: 2448-8828. No. 22. Enero-diciembre de 2015.

Maya, E. (2014). *Métodos y técnicas de investigación. Una propuesta ágil para la presentación de trabajos científicos en las áreas de arquitectura, urbanismo y disciplinas afines*. Universidad Nacional Autónoma de México.

http://arquitectura.unam.mx/uploads/8/1/1/0/8110907/metodos_y_tecnicas.pdf

México desconocido. (2020). *Da una vuelta por la moderna Angelópolis*. Mayo 2020.

<https://www.mexicodesconocido.com.mx/escapadas/da-una-vuelta-por-la-moderna-angelopolis-puebla.html>

Moreno, M. (2008). "La producción espacial de lo global: lo público y lo privado en Santa Fe, Ciudad de México." *Revista Alteridades*. Vol. 18, Núm. 36, julio-diciembre pp. 75-86.

Municipalidad de Rosario. (2020). *Renovación Puerto Norte*. Rosario, Argentina. Mayo 2020.

<https://www.rosario.gob.ar/web/ciudad/planeamiento-urbano/plan-urbano-rosario/renovacion-puerto-norte>

ONU. (2016). *Objetivos del Desarrollo Sostenible*. Objetivo 11, Ciudades y comunidades sostenibles. Organización de las Naciones Unidas. 2016.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

ONU. (2019). *Día Mundial de las Ciudades*. Organización de las Naciones Unidas. 2019.

<https://www.un.org/es/events/citiesday/>

PDUCPH (2014). *Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, modificación 2014*. IMPLAN Hermosillo.

<https://www.implanhermosillo.gob.mx/wp-content/uploads/2017/05/PDUCPH-2015.pdf>

Rosas, R. (agosto, 1992). Plan Tres Ríos, La urgencia de la modernidad. *Periódico Solar. Gaceta de la escuela de Arquitectura UAS*.

PPCZC. (2010). *Plan Parcial Culiacán Zona Centro*. Instituto Municipal de Planeación Urbana del Municipio de Culiacán. Sinaloa. 2010.

https://implanculiacan.mx/descargas/planes/PPCZC/DOCUMENTOS/ppczc_completo.pdf

POES. (1991). Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa". 09 de abril 1991.

[http://www.laipsinaloa.gob.mx/images/stories/TRES%20R%C3%8DOS/Archivos%20SIPOT/XVI%20MARCO%20NORMATIVO/Decreto que Crea el Organismo P blico Descentralizado Desarrollo Urbano Tres Ros.pdf](http://www.laipsinaloa.gob.mx/images/stories/TRES%20R%C3%8DOS/Archivos%20SIPOT/XVI%20MARCO%20NORMATIVO/Decreto%20que%20Crea%20el%20Organismo%20P%C3%BAblico%20Descentralizado%20Desarrollo%20Urbano%20Tres%20Ros.pdf)

POES. (1993). Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa". 20 de diciembre 1993.

<http://www.transparenciasinaloa.gob.mx/images/stories/SDS/02%20Marco%20Juridico/Otras%20Disposiciones/CLN-10.-PPDU Tres Ros 20-12-93-152.pdf>

POES. (2005). Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa". 03 de junio 2005.

http://laipsinaloa.gob.mx/po_files/2005/junio/POE-03-JUN-2005-066.pdf

Proyecto Puente. (2016). *Noticias Hermosillo*. 10 de octubre de 2016. Recuperado el día 15 de mayo de 2020.

<https://proyectopuente.com.mx/2016/10/10/canal-del-vado-del-rio-una-obra-ensucia-a-hermosillo/>

México Desconocido. (2018). *Revista Digital México desconocido*. Recuperado el día 14 de mayo de 2020.

<https://www.mexicodesconocido.com.mx/escapadas/da-una-vuelta-por-la-moderna-angelopolis-puebla>

Rueda, S. (2005). P5 *Modelos de ordenación del territorio más sostenibles*. Ciudades para un futuro más sostenible. España. Enero de 2003.

<http://habitat.aq.upm.es/b/n32/asrue.html#3>

Scarpacci, M. (2014). *El Gran Proyecto Urbano de Puerto Norte en el planeamiento estratégico socialista: Rosario, Argentina 2003-2013*. Tesis de maestría en Estudios Urbanos. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Ecuador.

<https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/7547>

Verdugo, F., (1981). *Las viejas calles de Culiacán*. Universidad Autónoma de Sinaloa. Culiacán: Impresart Editorial.

Zamorano, C. (2007). La circulación de ideas en el urbanismo. Entrevista con Jordi Borja. *Sociológica*, año 22, número 65, pp. 279-284. Septiembre-diciembre de 2007.

<https://www.redalyc.org/pdf/3050/305024744012.pdf>

LGAHOTDU. (2016). *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano*. Gobierno Federal. México.

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5462755&fecha=28/11/2016

Listado de Tablas y Figuras

	Pág.
Capítulo I.- Marco teórico y metodológico	
Tabla 1. Conceptualización de los Grandes Proyectos Urbanos	14
<i>Figura 1.</i> Distribución de las unidades de Gestión en el Proyecto Puerto Norte	18
<i>Figura 2.</i> Desarrollo y conexión Puerto Norte – Río Paraná	20
<i>Figura 3.</i> Vía Atlixcayotl	24
<i>Figura 4.</i> Desarrollo Comercial en Angelópolis	25
<i>Figura 5.</i> Megaproyecto Río Sonora Hermosillo XXI	28
<i>Figura 6.</i> Vista General Desarrollo Urbano Río Sonora	31
Capitulo II.- Conformación Urbana de la ciudad de Culiacán	
<i>Figura 7.</i> Crecimiento histórico de la ciudad de Culiacán 1900-1975	46
<i>Figura 8.</i> Crecimiento territorial y poblacional de Culiacán 1980- 2010	48
<i>Figura 9.</i> Índice socioeconómico de Culiacán.	50
<i>Tabla 2.</i> Listado de Planes de Desarrollo Urbano de la ciudad de Culiacán	52
<i>Figura 10.</i> Crecimiento Territorial de la ciudad de Culiacán por décadas	57
Capitulo III.- El Desarrollo Urbano Tres Ríos	
<i>Figura 11.</i> Área del Desarrollo Urbano Tres Ríos	64
<i>Figura 12.</i> Etapas del Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos	66
<i>Tabla 3.</i> Plazo y metas de proyectos marcados en el Plan Desarrollo Urbano Tres Ríos	67
Capítulo IV.- El impacto del Desarrollo Urbano Tres Ríos en Culiacán	
<i>Figura 13.</i> Área urbana de la ciudad de Culiacán en 1991	72
<i>Figura 14.</i> Área urbana de la ciudad de Culiacán en el año 2000	73
<i>Figura 15.</i> Área urbana de la ciudad de Culiacán en el año 2010	74
<i>Figura 16.</i> Área urbana de la ciudad de Culiacán en el año 2020	75

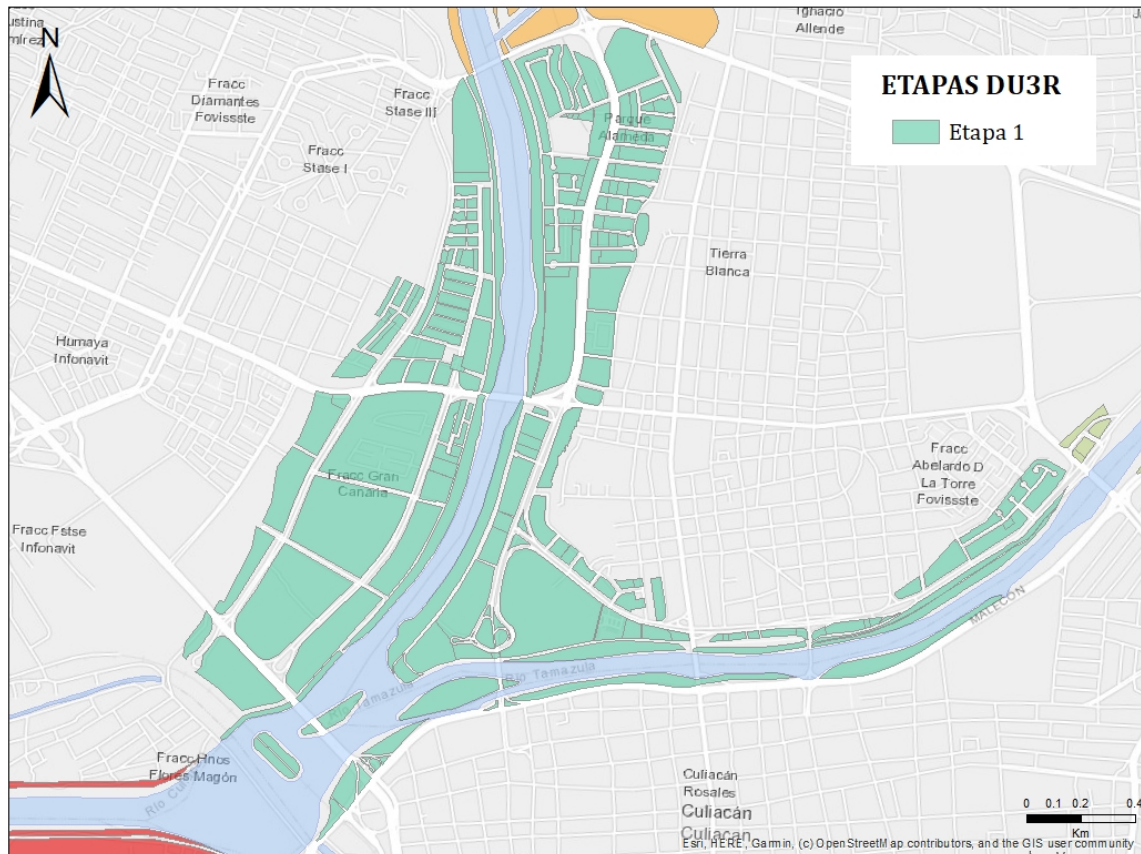
<i>Tabla 4.</i> Crecimiento urbano y demográfico de Culiacán por década.	76
<i>Tabla 5.</i> Principales Equipamientos y servicios construidos en la ciudad en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos	77
<i>Figura 17.</i> Supermercado Ley Tres Ríos (1997), primer edificio en ofrecer servicios en el Desarrollo Urbano Tres Ríos	78
<i>Figura 18.</i> Área Urbana de Culiacán en 2000 con el Polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos	79
<i>Figura 19.</i> Central Camionera Millenium (2001)	80
<i>Figura 20.</i> Centro Comercial FORUM (2003)	80
<i>Figura 21.</i> Área Urbana de Culiacán en 2010 con el Polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos	81
<i>Figura 22.</i> Estadio Banorte (2003)	82
<i>Figura 23.</i> USE. Unidad de Servicios Estatales del Gobierno del Estado de Sinaloa (2004)	83
<i>Figura 24.</i> Citicinemas La Isla (2008)	84
<i>Figura 25.</i> Hospital de la Mujer (2021)	84
<i>Figura 26.</i> Área Urbana de Culiacán en 2020 con el Polígono del Desarrollo Urbano Tres Ríos	85
<i>Figura 27.</i> FigloSTASE (2014)	86
<i>Figura 28.</i> Distribución de los usos de suelo en la etapa 1	88
<i>Tabla 6.</i> Distribución de usos de suelo en la etapa 1	88
<i>Figura 29.</i> Distribución de los usos de suelo en la etapa 2	89
<i>Tabla 7.</i> Distribución de usos de suelo en la etapa 2	90
<i>Tabla 8.</i> Distribución de usos de suelo en la etapa 3	90
<i>Figura 30.</i> Distribución de los usos de suelo en la etapa 3	91
<i>Tabla 9.</i> Distribución de usos de suelo en la etapa 4	92
<i>Figura 31.</i> Distribución de los usos de suelo en la etapa 4	93
<i>Tabla 10.</i> Colonias y Fraccionamientos construidos dentro del área del Desarrollo Urbano Tres Ríos, entre 1990 y 2000	94
<i>Tabla 11.</i> Colonias y Fraccionamientos construidos dentro del área del Desarrollo Urbano Tres Ríos, entre 2000 y 2010.	95

<i>Figura 32.</i> Distribución de la vivienda en el Desarrollo Urbano Tres Ríos.	96
<i>Figura 33.</i> Vivienda en el Desarrollo Urbano Tres Ríos	97
<i>Figura 34.</i> Vista aérea Desarrollo Urbano Tres Ríos	98
<i>Figura 35.</i> Vista aérea del río Tamazula en 1990	99
<i>Tabla 12.</i> Puentes Construidos en la ciudad desde la implementación del Desarrollo Urbano Tres Ríos	100
<i>Figura 36.</i> Puentes Construidos en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2000	101
<i>Figura 37.</i> Construcción del Puente Juan de Dios Bátiz, 1993	102
<i>Figura 38.</i> Construcción de los primeros edificios en el Desarrollo Urbano Tres Ríos	103
<i>Figura 39.</i> Puentes Construidos en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 2001-2010	104
<i>Figura 40.</i> Puentes Construidos en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 2011-2020	105
<i>Figura 41.</i> Vialidades principales y puentes construidos en el área del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020	106
<i>Figura 42.</i> Vialidades principales y puentes construidos en la etapa 1 del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020	107
<i>Figura 43.</i> Vialidades principales y puentes construidos en la etapa 2 del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020	108
<i>Figura 44.</i> Vialidades principales y puentes construidos en la etapa 3 del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020	109
<i>Figura 45.</i> Vialidades principales y puentes construidos en la etapa 4 del Desarrollo Urbano Tres Ríos entre 1991-2020	110
<i>Figura 46.</i> Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos (1993)	111
<i>Figura 47.</i> Normas de control de la edificación del Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos (1993)	112
<i>Figura 48.</i> Tabla de compatibilidad de usos Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos (1993)	113
<i>Figura 49.</i> Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos (2008)	114
<i>Figura 50.</i> Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán (2010)	115
<i>Figura 51.</i> Usos de suelo en el Desarrollo Urbano Tres Ríos (2020)	116
<i>Tabla 13.</i> Resultado entrevistas semiestructuradas	117

Anexos

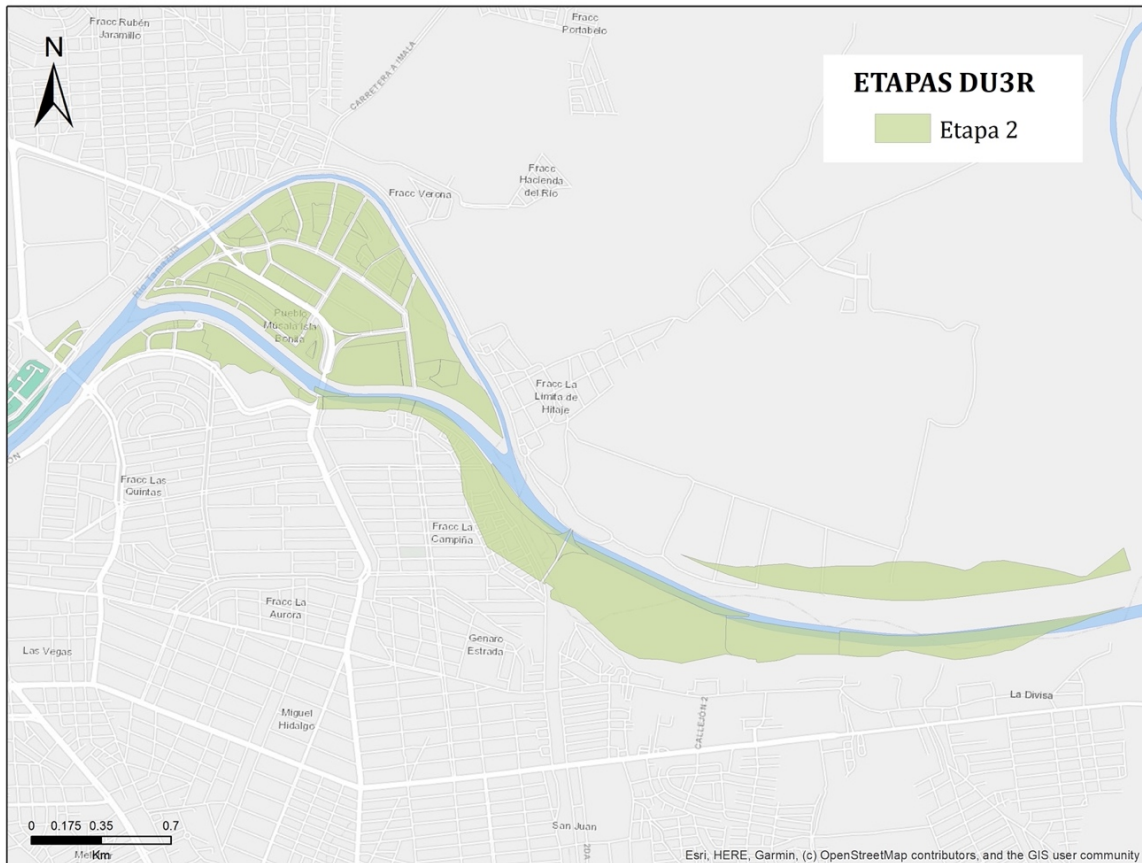
Etapas del Desarrollo Urbano Tres Ríos.

Etapa 1. Esta etapa del proyecto contempla desde el Puente Rafael Buelna, al norte, la presa derivadora y el puente Benito Juárez al oriente de la ciudad. Esta etapa tiene una extensión territorial de 220 hectáreas.



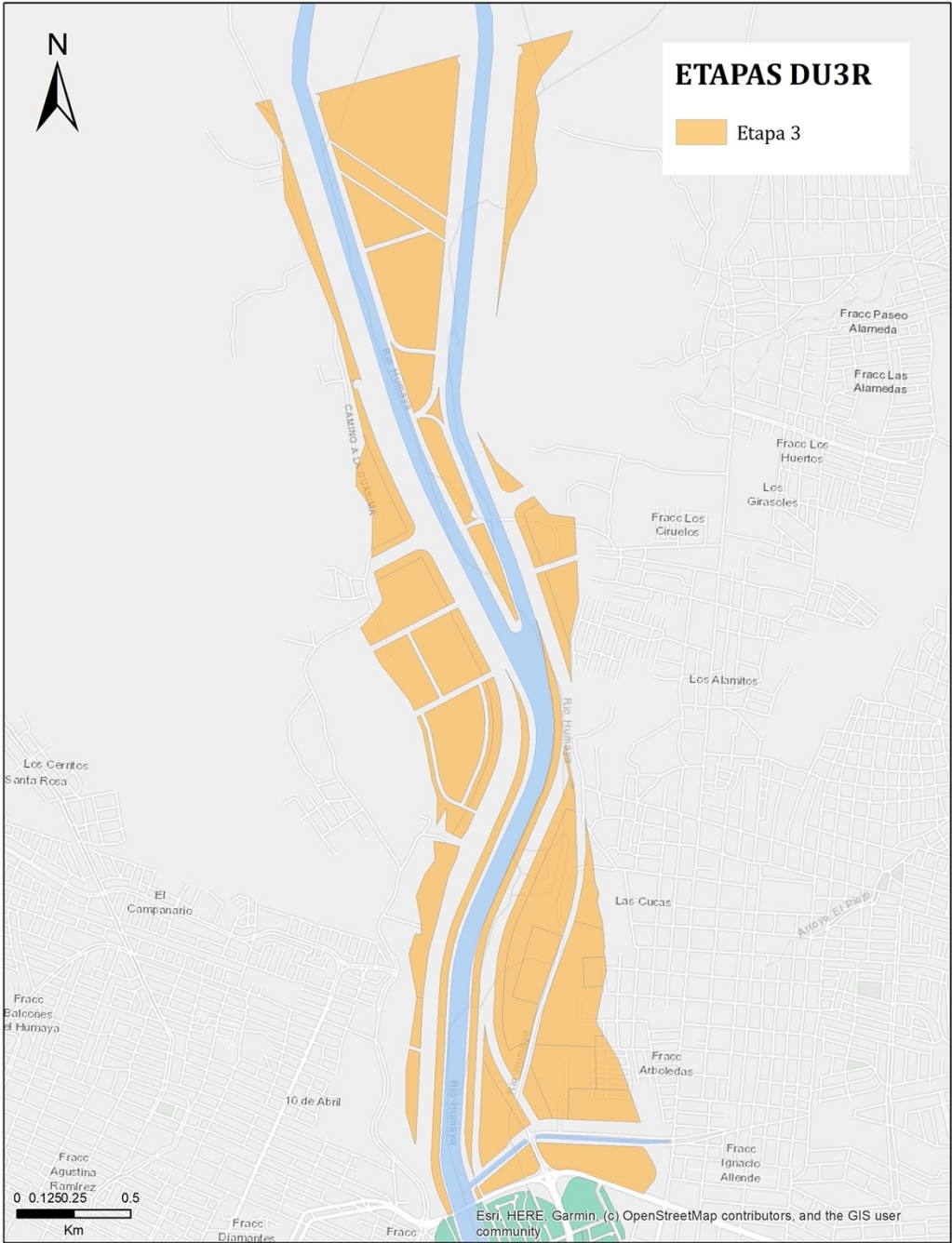
Fuente: Elaboración propia

Etapa 2. La etapa dos se localiza al oriente de la ciudad, comprende desde el puente Juárez hasta el límite de crecimiento urbano al oriente sobre el río Tamazula, contempla el desarrollo de 235 hectáreas cuadradas.



Fuente: Elaboración propia

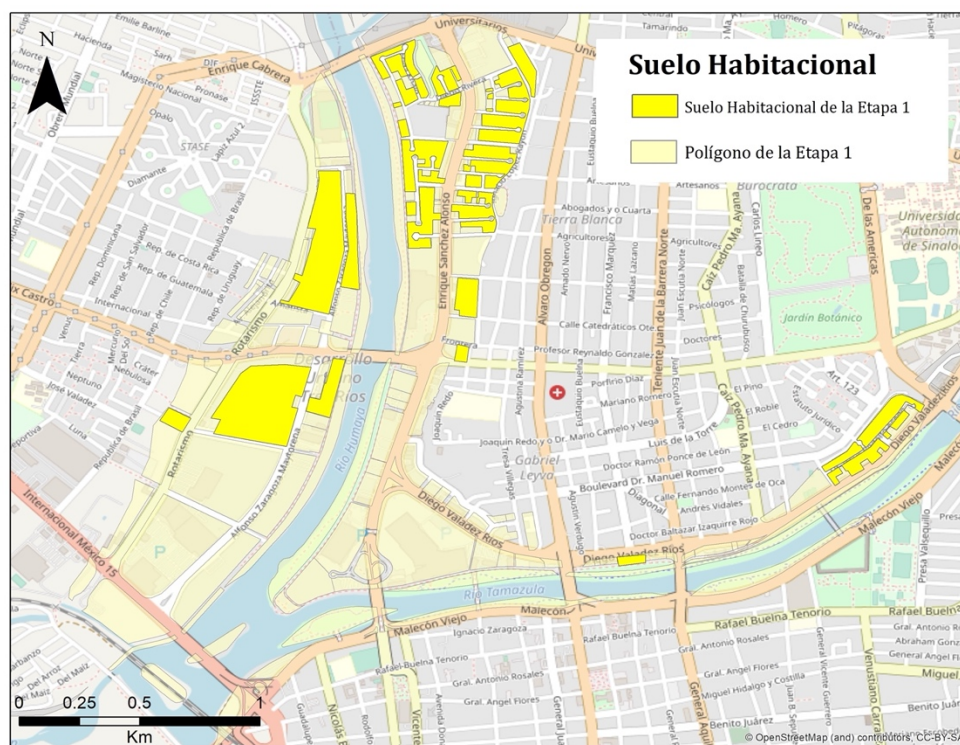
Etapa 3. Situada sobre el Río Humaya, desde el puente Rafael Buelna, hasta el límite de crecimiento urbano al norte, se conforma en un terreno de 273 hectáreas cuadradas.



Fuente: Elaboración propia

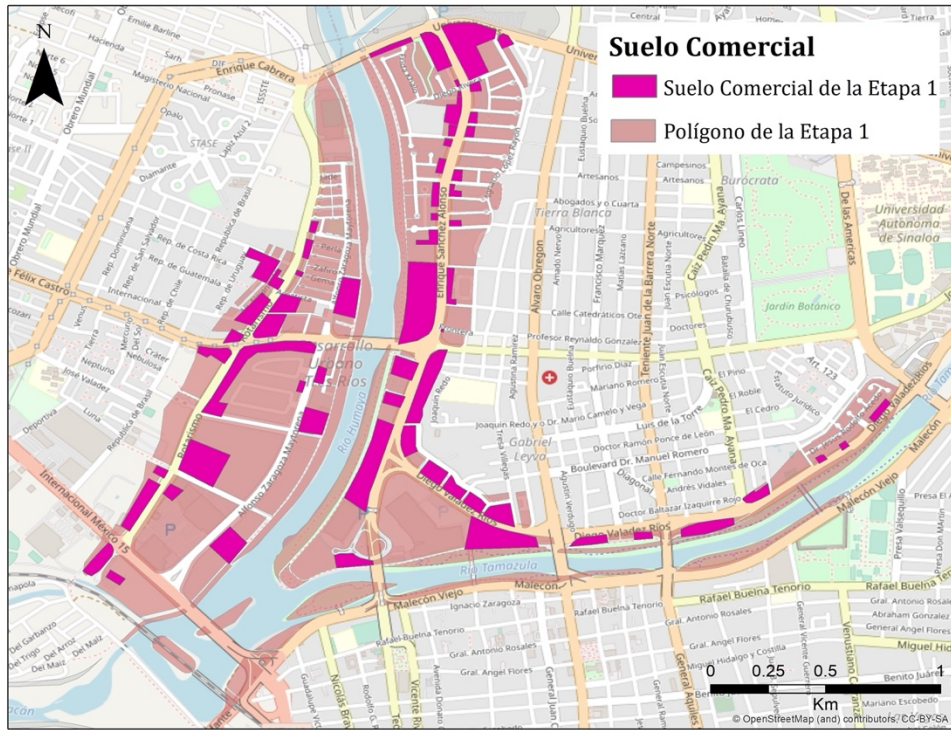
Distribución de los usos de suelo por etapa

Etapa 1. Uso de suelo habitacional, 40.8 hectáreas



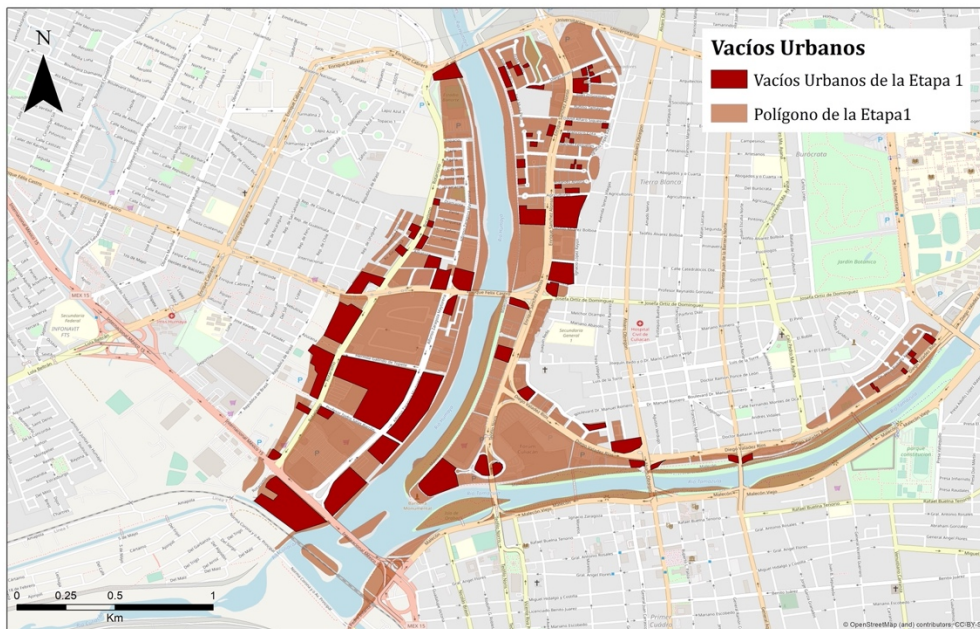
Fuente: Elaboración propia

Etapa 1. Uso de suelo comercial, 43.3 hectáreas



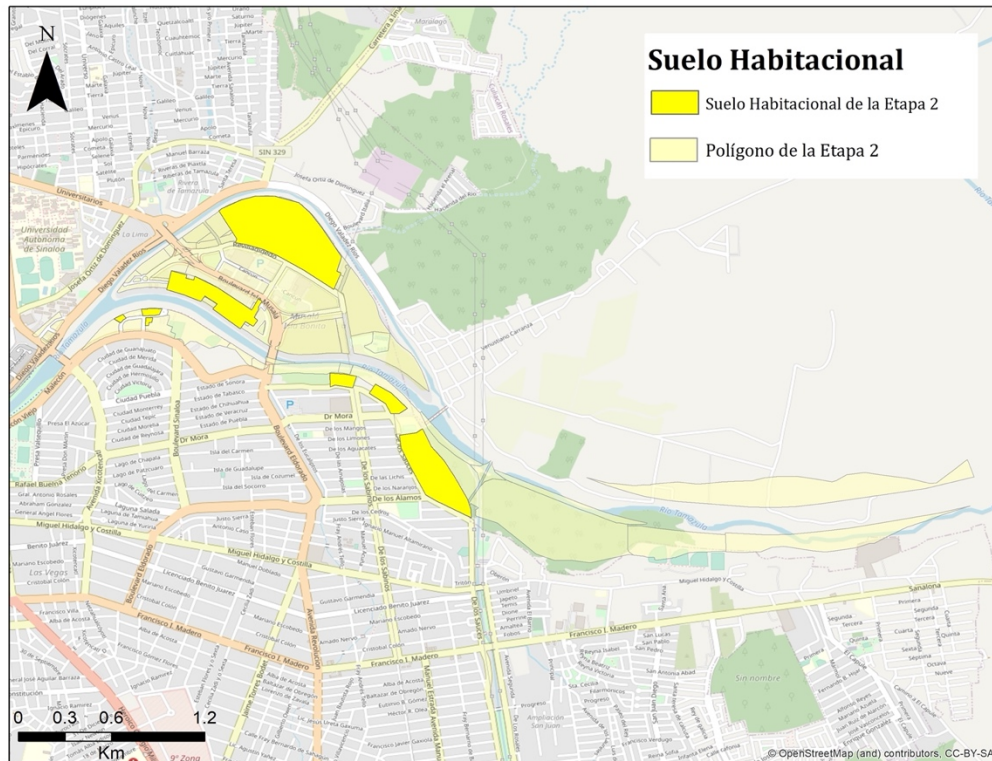
Fuente: Elaboración propia

Etapa 1. Vacíos urbanos, 41.4 hectáreas



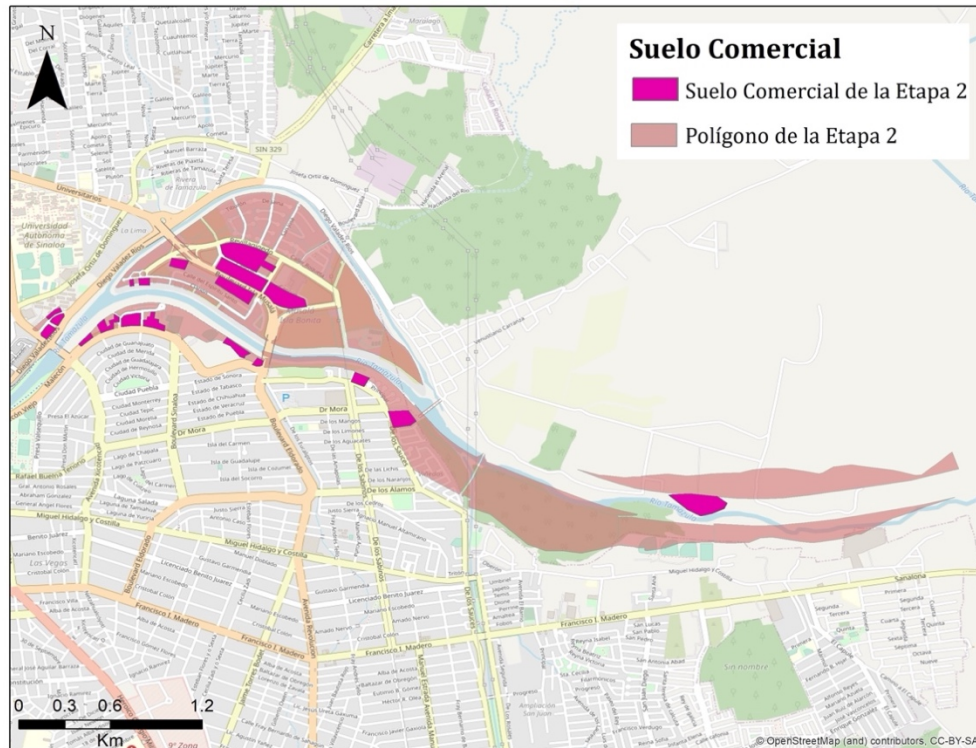
Fuente: Elaboración propia

Etapa 2. Uso de suelo habitacional, 42.9 hectáreas



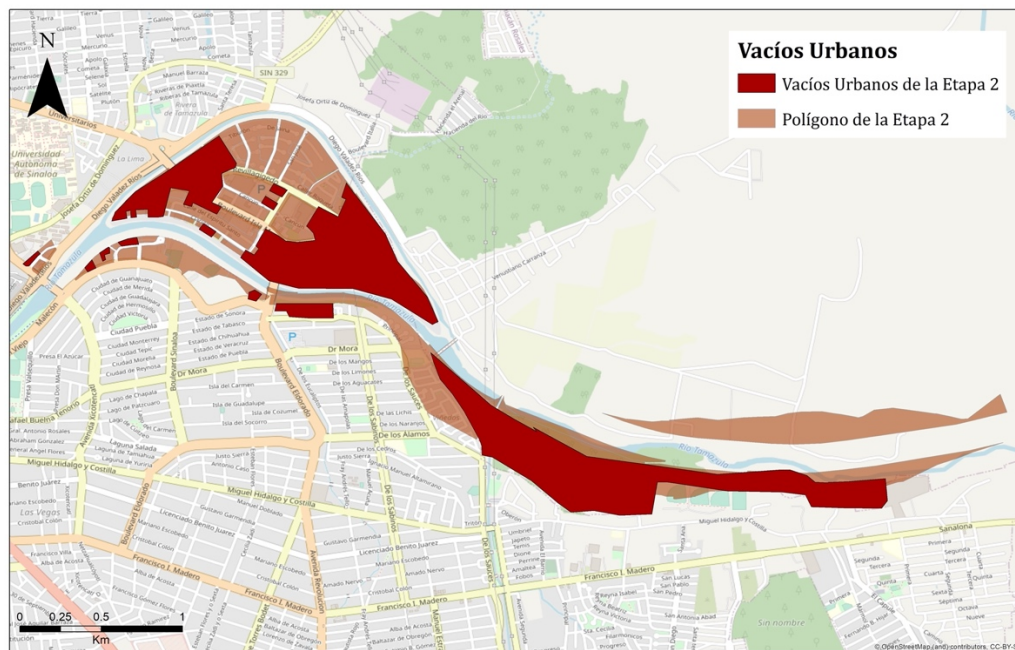
Fuente: Elaboración propia

Etapa 2. Uso de suelo comercial, 20.9 hectáreas.



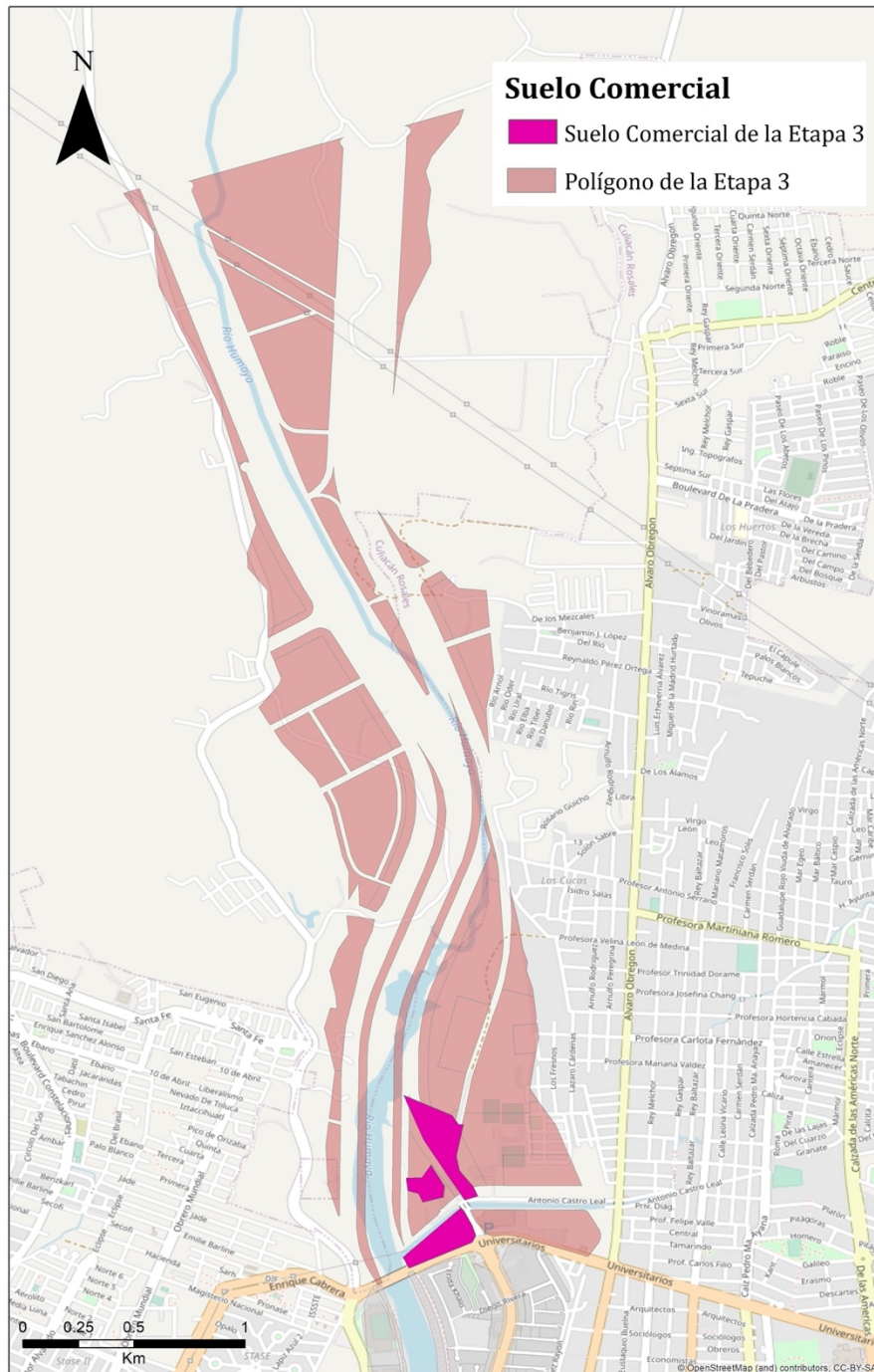
Fuente: Elaboración propia

Etapa 2. Vacíos urbanos, 42.9 hectáreas



Fuente: Elaboración propia

Etapa 3. Uso de suelo comercial, 9.7 hectáreas



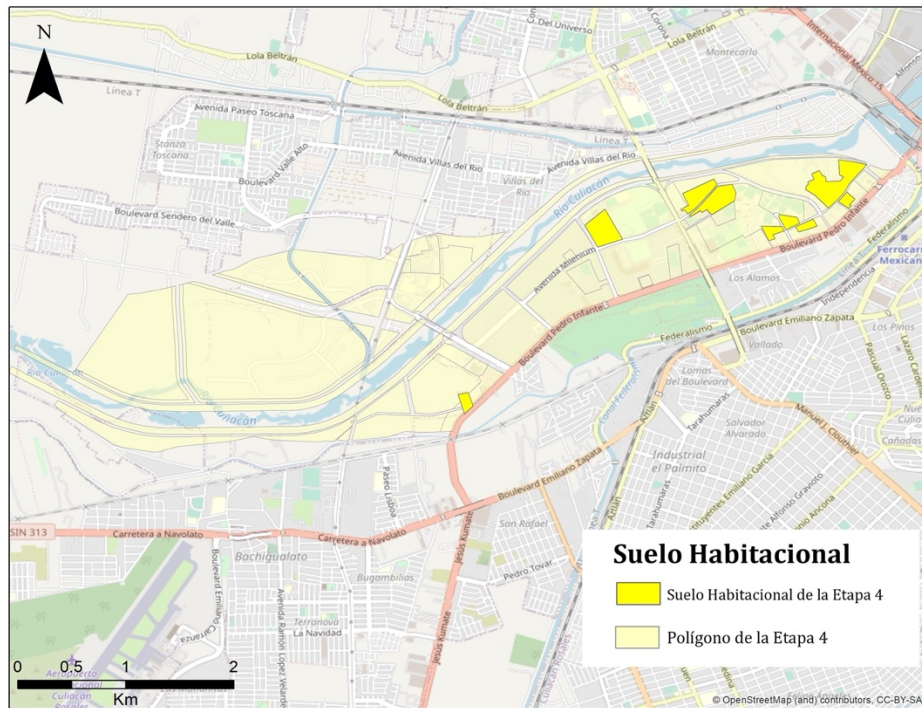
Fuente: Elaboración propia

Etapa 3. Vacíos urbanos, 232.6 hectáreas



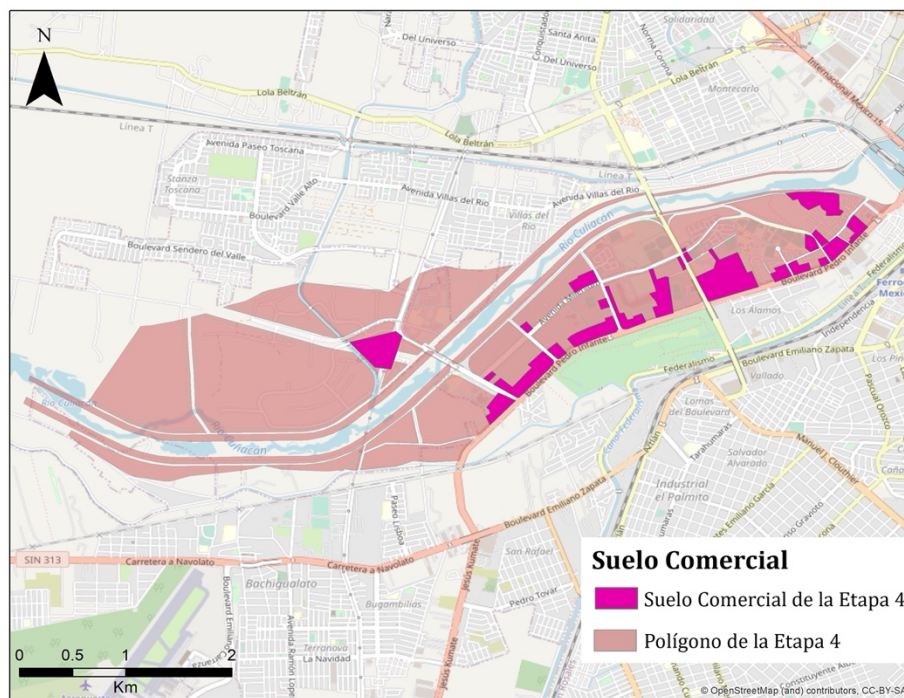
Fuente: Elaboración propia

Etapa 4. Uso de suelo habitacional, 31 hectáreas



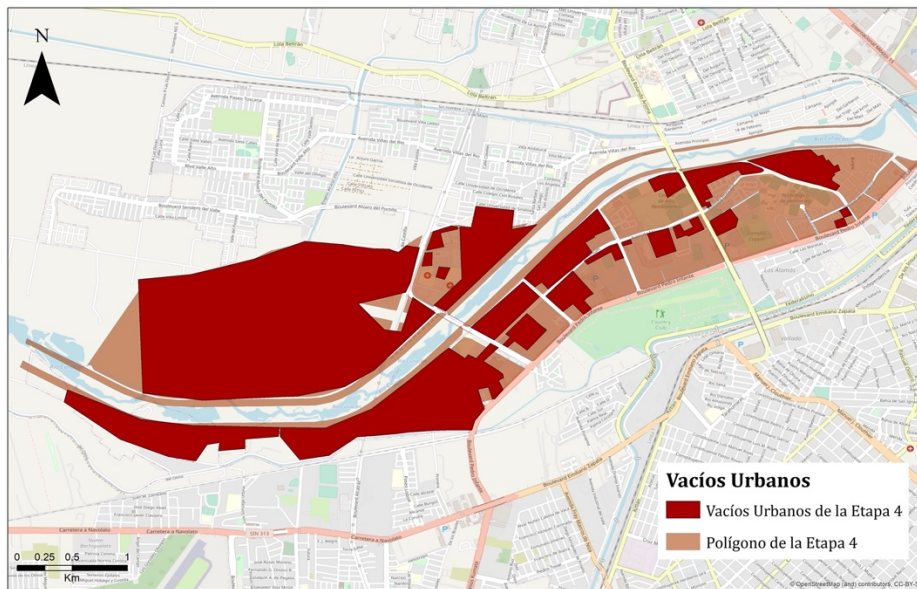
Fuente: Elaboración propia

Etapa 4. Uso de suelo comercial, 72.7 hectáreas



Fuente: Elaboración propia

Etapa 4. Vacío urbano, 485 hectáreas



Fuente: Elaboración propia

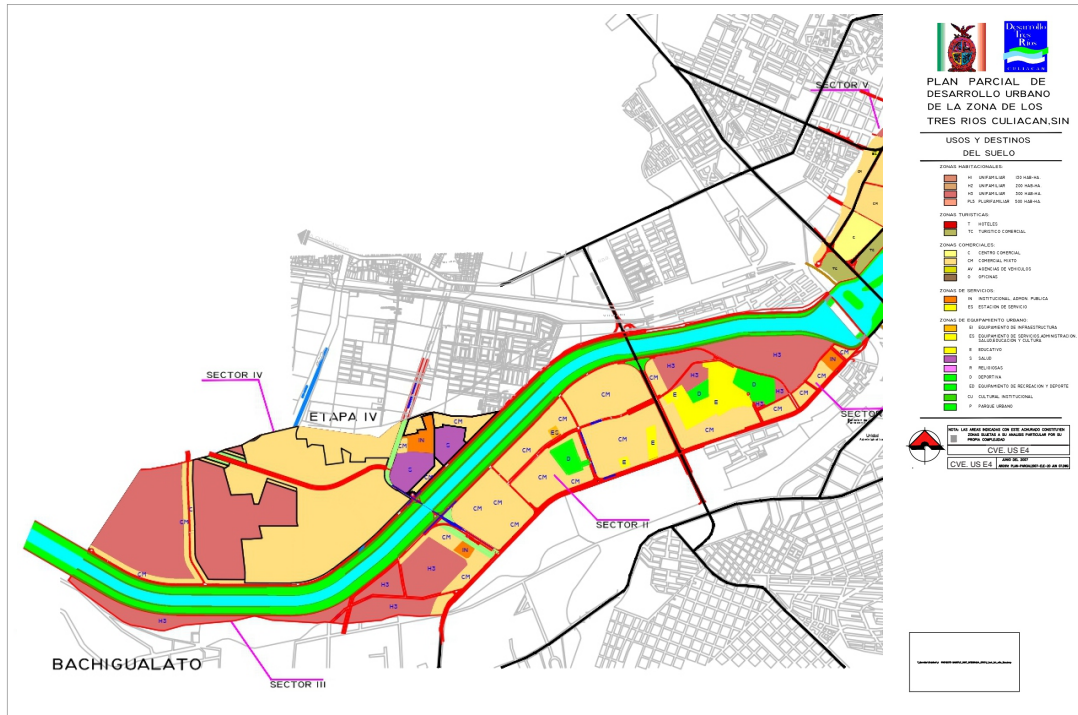
Usos de suelo por etapas del Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos.

Etapa 1. Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos.



Fuente: Desarrollo Urbano Tres Ríos

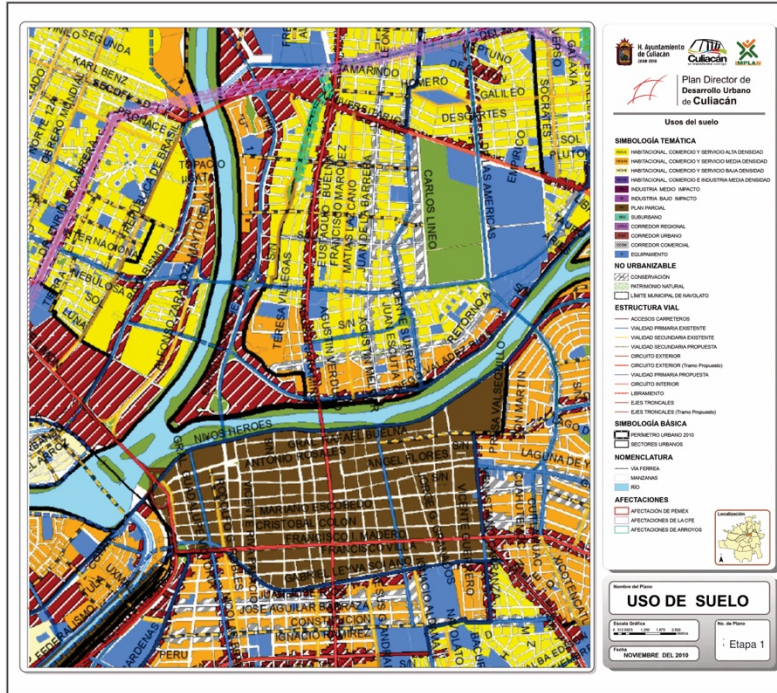
Etapa 4. Plan Parcial Desarrollo Urbano Tres Ríos.



Fuente: Desarrollo Urbano Tres Ríos

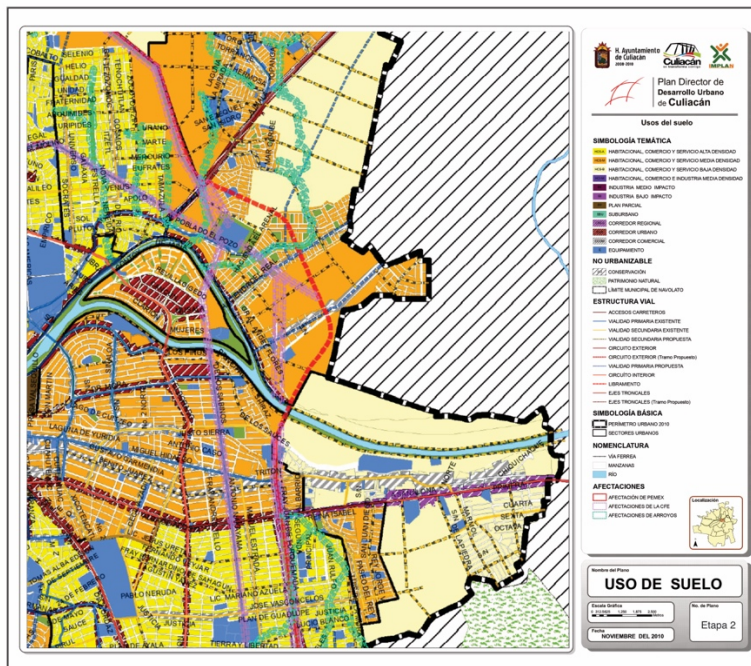
Usos de suelo por etapas del Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán

Etapa 1. Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán



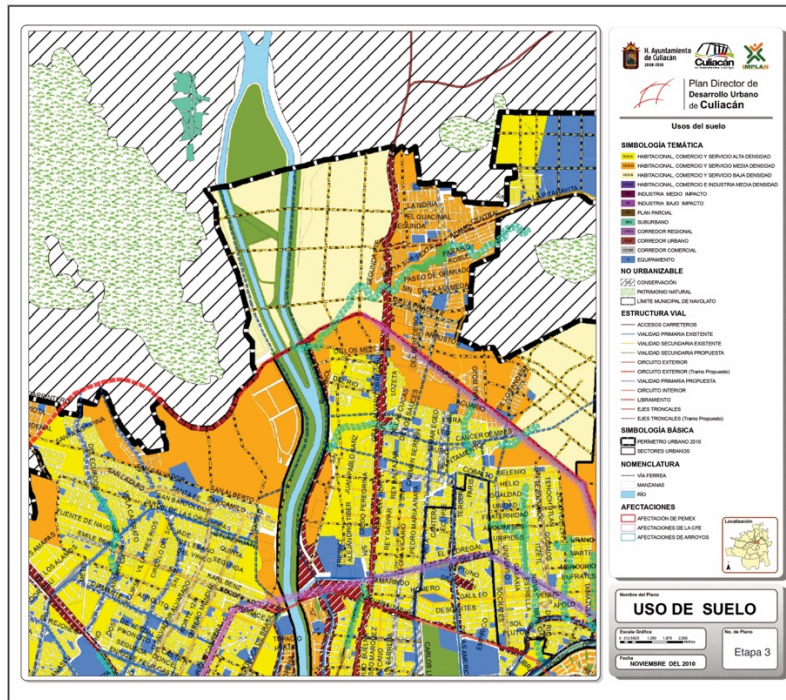
Fuente: IMPLAN Culiacán

Etapa 2. Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán



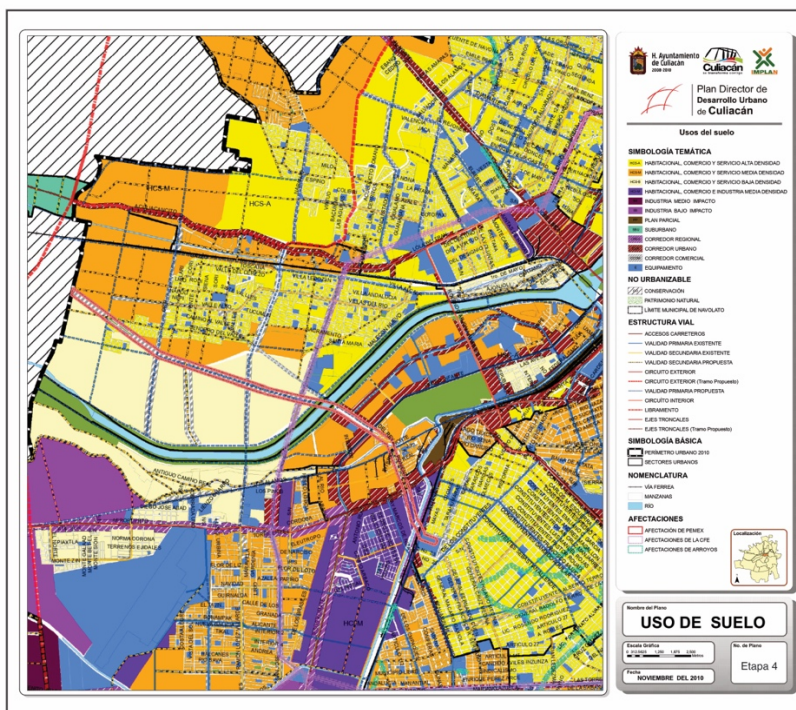
Fuente: IMPLAN Culiacán

Etapa 3. Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán



Fuente: IMPLAN Culiacán

Etapa 4. Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán



Fuente: IMPLAN Culiacán

Resultados de las entrevistas a exfuncionarios públicos relacionados con el Desarrollo Urbano Tres Ríos.

Pregunta 1

¿Cuáles fueron los principales retos que presentó la dependencia en el proceso de implementación del DU3R?	
Ing. Amado Garzón Tizado Ex subdirector de Obras Públicas del Ayuntamiento de Culiacán.	<ul style="list-style-type: none"> - Desvinculación entre las autoridades municipales y estatales en el desarrollo del Proyecto. - Falta de relación del Proyecto con la ciudad. - No hubo desde el municipio un seguimiento oportuno y constante del proyecto.
Arq. Eleviel Zamora Arrellano Exdirector de proyectos del Desarrollo Urbano Tres Ríos	<ul style="list-style-type: none"> - Arranque precipitado del proyecto. - Proyecto ambicioso liderado por el Gobernador del Estado. - Proceso de expropiación de los terrenos, nulificando las concesiones dadas a particulares, desincorporándolos de la federación y entregándolos a Gobierno del Estado. - La opinión pública estuvo en contra del proyecto por la falta de apertura en la información.
M.D.U. Jimena Iracheta Carroll Exdirectora del IMPLAN Culiacán	<ul style="list-style-type: none"> - El empatar los usos de suelo y las estrategias urbanas presentadas en el Plan Director de Desarrollo Urbano y el Plan Parcial Desarrollo Urbano 3 Ríos. - El impulso del Parque Las Riberas como una respuesta a todas las áreas verdes que quedaron olvidadas en el Proyecto Tres Ríos.
Ing. Manuel Luna Fernández Encargado de obra en el Desarrollo Urbano Tres Ríos	<ul style="list-style-type: none"> - Dragado intermitente, que con el material producto de excavación se hacían las terracerías del proyecto. - Tratar de incorporar las zonas recuperadas del río, para tener terrenos y comercializarlos y con esos recursos continuar con las obras de urbanización. - La primera etapa es la que mayor ímpetu tuvo en su construcción, desde el puente Juárez hasta el puente Buelna.

Fuente: Elaboración propia

Pregunta 2

¿Cuáles fueron los principales obstáculos por lo que atravesaron en la implementación del proyecto?	
Ing. Amado Garzón Tiznado Ex subdirector de Obras Públicas del Ayuntamiento de Culiacán.	<ul style="list-style-type: none"> - Se evidencia la falta de un Plan Maestro para la actuación del proyecto. - Drenajes pluviales sin proyectos, no planeados y convertidos en problemas urbanos. - Proyecto enfocado visiblemente en la primera etapa. - La falta de certeza jurídica del para el desarrollo de proyectos de urbanización en la ciudad
Arq. Eleviel Zamora Arrellano Exdirector de proyectos del Desarrollo Urbano Tres Ríos	<ul style="list-style-type: none"> - Oposición por parte de la gente que tenía las concesiones de la tierra, previa al proyecto. - Complicaciones jurídicas. Con la expropiación era posible empezar a trabajar de manera inmediata. - El encausamiento del Río debía hacerse sobre tierra expropiada, lo que generaba descontento entre los poseedores de la tierra.
M.D.U. Jimena Iracheta Carroll Exdirectora del IMPLAN Culiacán	<ul style="list-style-type: none"> - Las distintas voces y opiniones acerca del proyecto y cada una de las acciones que se desarrollaban en torno al proyecto. - Los beneficios del proyecto pudieron verse reflejados en toda la ciudad y no únicamente en el área del proyecto, se enfocó únicamente en el área del proyecto.
Ing. Manuel Luna Fernández Encargado de obra en el Desarrollo Urbano Tres Ríos	<ul style="list-style-type: none"> - La desincorporación de la gente que ocupaba las áreas cercanas a los ríos como vivienda. - El revestimiento del Arroyo del Piojo, para minimizar los problemas que traía ese arroyo al área del proyecto.

Fuente: Elaboración propia

Pregunta 3

¿Cuáles considera los principales logros del proyecto?	
Ing. Amado Garzón Tizado Ex subdirector de Obras Públicas del Ayuntamiento de Culiacán.	<ul style="list-style-type: none"> - La regularización de una importante zona en el centro de la ciudad, para su incorporación como área urbana. - Una herramienta urbana con certidumbre jurídica y con benéficos para la ciudadanía con el desarrollo de nueva infraestructura.
Arq. Eleviel Zamora Arrellano Exdirector de proyectos del Desarrollo Urbano Tres Ríos	<ul style="list-style-type: none"> - Tierra rústica convertida inmediatamente en tierra urbanizable y aprovechable para usos urbanos. - Oferta de tierra para la inversión pública y privada, inversión al desarrollo urbano y oferta de suelo para mercados inmobiliarios de fuera de la ciudad. - Valorización del suelo para mejorar las finanzas municipales a través de la recuperación del impuesto predial. - La construcción de nueva infraestructura para la ciudad. - Parque Las Riberas.
M.D.U. Jimena Iracheta Carroll Exdirectora del IMPLAN Culiacán	<ul style="list-style-type: none"> - La visión de ganar tierra para la ciudad, una idea revolucionaria, atrevida, innovadora. En 1991 era una idea muy novedosa. - Generar el Desarrollo de y para Culiacán. - Proyecto pensado como una cuestión de seguridad hidráulica ingenieril.
Ing. Manuel Luna Fernández Encargado de obra en el Desarrollo Urbano Tres Ríos	<ul style="list-style-type: none"> - La activación del comercio, construcción de nuevas vialidades y la vinculación con el centro de la ciudad. - La construcción de nuevos puentes de conexión para la ciudad. - Los puentes impulsaron el crecimiento de Culiacán en materia de infraestructura urbana y fueron un detonante para el mejoramiento y embellecimiento del proyecto.

Fuente: Elaboración propia

Pregunta 4

¿Qué pronostica para el Desarrollo Urbano Tres Ríos?	
<p>Ing. Amado Garzón Tiznado Ex subdirector de Obras Públicas del Ayuntamiento de Culiacán.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Buscar el orden y la planeación para la ciudad, a través de la cuantificación de los beneficios y aportaciones del proyecto. - Dejar que la responsabilidad legal y civil recaiga en el particular, regulado por la autoridad y con ello evitar los malos manejos y la corrupción a la hora de ejercer los proyectos. - Mejorar las condiciones de la zona del proyecto, pero además equilibrar las obras con el resto de la ciudad y con ello beneficiar a todo Culiacán. - Lograr la autofinanciación de las obras, a través de la venta de los terrenos.
<p>Arq. Eleviel Zamora Arrellano Exdirector de proyectos del Desarrollo Urbano Tres Ríos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Reordenar la tierra vacante e impulsar la creación de nueva infraestructura utilizando mecanismos para la capitalización municipal. - Trabajar conformando una mezcla de recursos públicos, dónde los tres niveles de gobierno promuevan los proyectos estratégicos y ayuden a seguir generando obras.
<p>M.D.U. Jimena Iracheta Carroll Exdirectora del IMPLAN Culiacán</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sin una visión del municipio, el proyecto seguira siendo aislado y falto de conexión. - Aprovechar el proyecto y reestructurarlo con las políticas de la ciudad, aprovechar la belleza de los ríos en la ciudad. - Retomar el proyecto, mejorarlo y reorientarlo para generar mejores condiciones urbanas en el área del proyecto y para la ciudad en su conjunto.
<p>Ing. Manuel Luna Fernández Encargado de obra en el Desarrollo Urbano Tres Ríos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bucar la factibilidad de servicios para el impulso de nuevas áreas de crecimiento del proyecto. - La dotación infraestructura, agua y drenaje, previéndose los servicios para el desarrollo urbano y social del sector. - Construcción de nueva infraestructura y dotación de servicios, conforme de habilitan distintas áreas del proyecto.

Fuente: Elaboración propia