

**LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y
Humanidades, Asunción, Paraguay**

ISSN en línea: 2789-3855, 2026

El imaginario de la discontinuidad a partir de los subcentros intraurbanos en la ciudad de Culiacán Rosales

**The imaginary of discontinuity from the intra-urban subcenters in
the city of Culiacan Rosales**

Sylvia Cristina Rodríguez González

sylvia.rodriguezg@uas.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0001-9435-5985>

Universidad Autónoma de Sinaloa

Culiacán – México

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v7i1.5359>


Redilat
Red de Investigadores
Latinoamericanos



Revista Latinoamericana de
Ciencias Sociales y Humanidades

Artículo recibido: 16 de octubre de 2025.

Aceptado para publicación: 19 de febrero de 2026.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

VOLUMEN VII

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v7i1.5359>

El imaginario de la discontinuidad a partir de los subcentros intraurbanos en la ciudad de Culiacán Rosales

The imaginary of discontinuity from the intra-urban subcenters in the city of Culiacan Rosales

Sylvia Cristina Rodríguez González

sylvia.rodriquezg@uas.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0001-9435-5985>

Universidad Autónoma de Sinaloa

Culiacán – México

Artículo recibido: 16 de octubre de 2025. Aceptado para publicación: 19 de febrero de 2026.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

Resumen

El imaginario de la discontinuidad en la ciudad es difuso, a partir de la consolidación de los subcentros intraurbanos; la línea delgada del pensamiento que conduce las ideas, sueños y fantasías, permite desde el colectivo, hacer legible la discontinuidad entre los subcentros intraurbanos. La planeación urbana implica el registro de las nuevas configuraciones a partir de la actividad económica. Los límites entre los subcentros urbanos no tienen una forma regular y se pueden identificar nuevas periferias. Se plantea como objetivo central: estudiar las transformaciones urbanas por subcentros intraurbanos que generan la dislocación y ruptura en la ciudad. La metodología es de tipo cualitativa, no experimental y exploratoria, que se desarrolla por medio de entrevistas, encuestas y mapeo. La legislación mexicana contempla la identificación de los subcentros urbanos, pero no discontinuidades intraurbanas y rupturas, mientras es clara la fragmentación y segregación. Los resultados es que el tiempo de desplazamiento es entre 20 a 25 minutos relación hogar-trabajo y retorno y el 70 por ciento no ha caminado esté. Los obstáculos naturales que se reconocen son: ríos, parques, áreas verdes y árboles en camellones.

Palabras clave: imaginario, discontinuidad, subcentros intraurbanos, ruptura urbana

Abstract

The imaginary of discontinuity in the city is vague, stemming from the consolidation of intraurban subcenters; the thin line of thought that guides ideas, dreams, and fantasies allows, from the collective perspective, the discontinuity between intra-urban subcenters to be made legible. Urban planning involves recording new configurations based on economic activity. The boundaries between urban subcenters do not have a regular shape, and new peripheries can be identified. The central objective is proposed: to study urban transformations by intra-urban subcenters that generate dislocation and rupture in the city. The methodology is qualitative, non-experimental, and exploratory, carried out through interviews, surveys, and mapping. Mexican legislation includes the identification of urban subcenters, but not intra-urban discontinuities and ruptures, while fragmentation and segregation are evident. The results show that commuting time is between 20 to 25 minutes for the home-to-work and return trip, and 70 percent have not walked this distance. The recognized natural obstacles are: rivers, parks, green areas, and trees in medians.

Keywords: imaginary, discontinuity, intra-urban subcenters, urban rupture

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicado en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons. 

Cómo citar: Rodríguez González, S. C. (2026). El imaginario de la discontinuidad a partir de los subcentros intraurbanos en la ciudad de Culiacán Rosales. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 7 (1), 1487 – 1506. <https://doi.org/10.56712/latam.v7i1.5359>

INTRODUCCIÓN

El propósito de este estudio es tener un acercamiento con los nuevos tipos de diseños de la ciudad a partir de los subcentros intraurbanos, que no tienen una forma definida y son detonantes de dinámicas económicas, sociales y urbanas de transformación del territorio urbano, uno de los elementos distintivos del comportamiento de los mismos, es la discontinuidad urbana, en los puntos donde se genera mayor fragmentación y segregación se da la ruptura urbana y por lo tanto, se da la discontinuidad, mismos en los que se justifica el estudio.

La revisión de la literatura se realizó a partir de las variables: imaginario, discontinuidad y subcentros intraurbanos. En el ámbito de la investigación diversos autores han dedicado sus estudios al imaginario desde diversas posturas, sin embargo, a continuación, se retoman los autores que permiten entender el imaginario de la ciudad desde lo individual y colectivo, para entender a partir de elementos simbólico, el simbolismo, la percepción y las representaciones, véase Tabla 1.

Tabla 1

Revisión de la Literatura del imaginario

Nombre del autor	Año	Nombre de la investigación	Conceptualización
Jacques Lacan	1953	Lo simbólico, lo imaginario y lo real.	El imagina el símbolo. Tenemos, en el análisis, mil ejemplos de la imaginación del símbolo. Por ejemplo: el sueño. El sueño es una imagen simbolizada. P.26
Cornelius Castoriadis	1975	La institución imaginario de la sociedad	es el componente imaginario de todo símbolo y de todo simbolismo, a cualquier nivel que se sitúen. Recordemos el sentido corriente del término imaginario, que por el momento nos bastará: hablamos de imaginario cuando queremos hablar de algo «inventado» -ya se trate de un invento «absoluto» («una historia imaginada de cabo a rabo») o de un deslizamiento, de un desplazamiento de sentido, en el que unos símbolos ya disponibles son investidos con otras significaciones que las suyas «normales» o canónicas («¡no es lo que imaginas!» p.264.
Gilbert Durand	2000	Lo imaginario	Si bien es cierto que Romanticismo, Simbolismo y Surrealismo fueron los bastiones de la resistencia de los valores de lo imaginario en el seno del reino triunfante del cientificismo racionalista, en el corazón de estos movimientos en donde se establece progresivamente una revaluación positiva del sueño, del ensueño, incluso de la alucinación – y de los alucinógenos- p.53
Armando Silva	2006	Imaginarios urbanos	Si he conseguido hacer claridad al respecto, entonces bien puede aceptarse que en la percepción de la ciudad hay un proceso de selección y reconocimiento que va

			construyendo ese objeto simbólico llamado ciudad; y que en todo símbolo o simbolismo subsiste un componente imaginario. P.97
Daniel Hiernaux	2007	Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos.	El imaginario funciona sobre la base de representaciones que son una forma de traducir en una imagen mental, una realidad material o bien una concepción. En otro término, en la formación del imaginario se ubica nuestra percepción transformada en representaciones a través de la imaginación, proceso por el cual la representación sufre una transformación simbólica. P.20
Lidia Girola	2020	Imaginarios y representaciones sociales: reflexiones conceptuales y una aproximación a los imaginarios contrapuestos.	...en cada sociedad y momento histórico, coexisten una multiplicidad de imaginarios, algunos dominantes o hegemónicos, otros subalternos, unos más abarcadores que otros, muchas veces contrapuestos, que conllevan en sí, en la medida en que son construcciones sociales simbólicas... párr.10

Fuente: elaboración propia.

La revisión de la literatura se realizó de discontinuidad urbana, que se desglosa en Tabla 2.

Tabla 2

Revisión de la Literatura de la Discontinuidad Urbana

Nombre del autor	Año	Nombre de la investigación	Conceptualización
Teresita Rojas; Juan Antonio Verón; Ricardo Palacios, Irene Chayle.	2002	Discontinuidades Urbanas.	... la evolución de discontinuidades urbanas: por ejemplo el crecimiento de una ciudad grande, dentro de una generación. Masón (1974) inicia el uso formal de técnicas discontinuas de análisis de economías urbanas con teorías de catástrofes, analizando la densidad urbana como función de la renta y la opulencia... P.1.
Alejandro Mungaray Moctezuma y Michelle Hallack Alegria	2016	Fenómenos de discontinuidad en el territorio y sus espacios urbanos.	En este tipo de discontinuidades la estructura territorial más común es la formada por un núcleo central importante cuyo crecimiento se desborda hacia otros municipios, pero existen también otros modelos: bipolares, multicéntricos. Etc. P.23
Diego Romero Vera.	2017	Planificación, crisis y discontinuidad urbana en la ciudad hiperrromana.	Como es sabido, mediante la limitatio la superficie urbana de las colonias quedaba dividida en un conjunto de parcelas de extensión regular conocidas como insulares. De esta forma, dichas insulae componían el marco de referencia para la edificación de edificios públicos y privados en el interior del núcleo urbano. Párr.5.

Fuente: elaboración propia.

La revisión de la literatura se realizó de los Subcentros Intraurbanos, que se desglosa en Tabla 3.

Tabla 3

Revisión de la Literatura de los Subcentros Intraurbanos

Nombre del autor	Año	Nombre de la investigación	Conceptualización
Teresita Rojas; Tito A. Alegría.	2020	Subcentros intraurbanos. Teoría y algunas evidencias.	...estudia los subcentros en relación a los usos del suelo intraurbanos y el transporte; la segunda anclada en Europa, los estudia bajo el concepto de policentricidad en tres escalas, intraurbana, interurbana e interregional, predominando la segunda. P. 2
Perla Ileana Hernández López; Ramos Montalvo Vargas	2020	Suelo intraurbano vacante para vivienda en la ciudad de Tlaxcala, México. Una aproximación espacial.	El suelo intraurbano vacante (SIV) tiene una diversidad de acepciones: tierras vacantes, vacíos urbanos, espacios remanentes, lotes baldíos, vacíos en desuso, espacio subutilizado, suelo baldío, terrain vague, áreas abandonadas, tierra vacante latente, terrenos intersticiales, corazones de manzana, espacios de ausencia urbana, lugares de nostalgia, espacios sin identidad y lugares con caducidad deterioro. Estas denominaciones convergen en esta investigación para entender el SIV como un espacio urbano en desuso sin presencia de construcción.

Fuente: elaboración propia.

El problema de investigación se define a partir de la discontinuidad urbana, como uno de los principios de la fragmentación y segregación; es decir, la mezcla de ambos, refiere la formación de las rupturas urbanas, ejemplos de esto son: desde las rupturas en el paisaje natural hasta las de tipo artificial.

Pero no solo en la representación se da la discontinuidad, en el imaginario se ha consolidado un pensamiento donde se espera llegar al subcentro, el salir de este representa el tiempo de traslado esperado, encontrarse con grandes vialidades, en especial, saturadas de vehículos privados, donde se encuentran espacios residuales, vacíos urbanos y espacios sin acceso por medio peatonal.

Preguntar sobre: ¿Cuál es el imaginario de la discontinuidad en los subcentros intraurbanos?, permite crecer en desarrollo teórico sobre el imaginario colectivo, pero principalmente en el ámbito urbano. Se tiene la hipótesis que la planeación urbana de la ciudad se diseña en lo macro, sin embargo, la ciudad se está construyendo diariamente en pequeñas células aisladas, que a pesar de encontrarse en el mismo territorio parecieran repelerse, lo único que las vincula, son las líneas tenues de lo que ha caracterizado a la periferia urbana, los límites sin forma, el término o deterioro de la estructura vial, la aceleración ante la oscuridad, la inseguridad y el riesgo urbano para conectar con otro subcentro.

Por lo anterior, el objetivo central de la investigación es estudiar las transformaciones urbanas por subcentros intraurbanos que generan la dislocación y ruptura en la ciudad. Entender que es el imaginario de la discontinuidad es uno de los objetivos de este estudio, retomar los elementos de discontinuidad de mayor impacto en el territorio y estudiar nuevas formas en que se diseña y configura la ciudad son importantes, ante el planteamiento de políticas públicas distintas, entre estas, en hablar de territorios conurbados y metropolización, ante la subdivisión intraurbana de las ciudades medias, configurando pequeñas ciudades al interior.

METODOLOGÍA

Es una metodología con enfoque de investigación cualitativa, de tipo no experimental; transeccional o transversal con característica de recolección de datos en un único momento, de tipo exploratorio, descriptivo y correlacional-causal, que se desarrolla por medio de cuestionarios a partir del imaginario colectivo, encuesta con las personas que viven la ciudad día a día, entrevistas a profundidad con expertos en el tema urbano y un mapeo de los puntos que delimitan cada centralidad, permiten generar conocimiento a través de la percepción, sensaciones y vivencias; el análisis de planos y los correlacionales-causales con el cruce de información documentada con mapas.

Las encuestas fueron diseñadas estructuradas y aplicadas por medio de formato digital con una temporalidad abierta de seis meses, realizando el análisis de la información vertida al finalizar el período para tener una exploración del tema desde las respuestas de las personas que viven y padecen los problemas urbanos. Entre los participantes se seleccionaron un grupo de personas a las que se aplicaron entrevistas como expertos en el ámbito urbano, con nivel educativo de grado y posgrado, en los actores claves participaron estudiantes de posgrado expertos en la arquitectura, el urbanismo y la planeación, investigadores urbanos y actores gubernamentales de la planeación urbana de la ciudad.

Se realizó el análisis de información normativa, en la actualidad, el instrumento de planeación del Municipio de Culiacán es el Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Culiacán busca alinear el instrumento a la normatividad de planeación del territorio establecida por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Fue publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa" número 131 del 29 de octubre de 2021.

La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (DOF, 28/22/2016), indica en el Capítulo Segundo. Principios, en el artículo 4, que la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, centros de población y la ordenación territorial, deben tener los principios de: Derecho a la ciudad, equidad e inclusión, derecho a la propiedad urbana, coherencia y racionalidad, participación democrática y transparencia, productividad y eficiencia, protección y progresividad del espacio público, resiliencia, seguridad urbana y riesgos, sustentabilidad ambiental y accesibilidad universal y movilidad.

Durante las entrevistas, se realizó una pregunta abierta del ámbito urbano. ¿En qué sitios de la ciudad de Culiacán consideras que existen rupturas urbanas y por qué?

Para el análisis de la información obtenida durante la aplicación del instrumento, en formato de entrevista a profundidad, una estrategia en el análisis es a través del método de Marta De Alba (2004), que confronta información de material lingüístico, como las respuestas a preguntas abiertas de cuestionarios.

En las consideraciones éticas, la participación de los personajes fue libre, con consentimiento informado que la información es utilizada para una investigación científica, se dio la opción de anonimato y alguna información no fue incluida por confidencialidad.

DESARROLLO

El imaginario y la discontinuidad

El imaginario se consolida entre ideas y sueños, que son guiados por líneas muy delgadas en el pensamiento; en el ámbito de ciudad, se le ha denominado imaginario urbano y puede entenderse como la construcción social que integra: la memoria, los relatos y la información a través del tiempo, donde se hacen legibles en las representaciones. Los imaginarios urbanos permiten abordar la vida urbana, desde la cultura y los elementos producidos desde lo material hasta lo simbólico (Guzmán-Ramírez,

21/04/2016). Pensamientos de autores como el Psiquiatra y Psicoanalista francés, Jacques Lacan (8/07/1953) señaló que: "(...) en todo caso en la fenomenología de la intención, se aborda lo imaginario (...)" p.41. Durante la Conferencia Lo simbólico, lo imaginario y lo real (8/07/1953, p.43) se indica que el recorrido de lo real a lo simbólico requiere: realizar el símbolo, realizar lo imaginario, imaginar lo imaginario, imaginar lo real, imaginar el símbolo, simbolizar el símbolo, simbolizar lo imaginario, simbolizar lo real; realizar lo real y realizar el símbolo.

Otro de los teóricos del imaginario con fundamentos en la era de la segunda mitad del siglo XX, fue el Griego-Francés Filósofo, Crítico Social, Economista y Psicólogo analista, Cornelius Castoriadis (2007 [1975]), quién se enfocó en el estudio del imaginario colectivo, en sus análisis más profundos abordó en *La Institución Imaginaria de la Sociedad: lo llamado "(...) lo imaginario periférico (...) "* p.209, que corresponde a la elaboración imaginaria de lo simbólico, que va enlazado con la creencia del icono como objeto simbólico de un imaginario social creado en el pensamiento, que conduce a representaciones colectivas, como el fundamento de una cultura para un pueblo. Gilbert Durand (2000) como filósofo francés del simbolismo habla que "Lo imaginario en sus manifestaciones más típicas (sueño, ensueño, rito, mito, relato de imaginación, etc.) es por lo tanto alógico con respecto a la lógica occidental (...)" p.106. Es claro, que existe una unificación en el concepto de imaginario a partir de estos tres teóricos acerca que corresponde a una línea del pensamiento que conduce toda idea, sueño, fantasía y deseos que se hacen abstractos en representaciones simbólicas o significativas.

Conducir lo imaginario al ámbito urbano ha sido una tarea especializada de otros teóricos, entre los más destacados se encuentra el colombiano Armando Silva, filósofo y semiólogo que se enfoca en el estudio de las ciudades de América Latina y Europa con trabajos sobre el imaginario urbano. Silva (2006) estudia el proceso en la construcción de los imaginarios de la ciudad a través de los ciudadanos.

En México, se han realizado estudios del imaginario por investigadores como Daniel Hiernaux (2007), que habla del tema en: *Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos*; Lidia Girola (2020) aborda que los diversos imaginarios conviven en diferentes estratos; y Armando Silva (2006[1992]) quienes han sentado las bases del análisis cultural, que ha sido retomado por otros investigadores que se adentran en la problemática como Miguel Ángel Aguilar, Raúl Nieto y Mónica Cinco (2001); Abilio Vergara (2001); Eloy Méndez, Liliana López Levi e Isabel Rodríguez (2006); Alicia Lindón, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hiernaux (2006), entre otros.

En el imaginario urbano colectivo la discontinuidad representa la ruptura y tiene su origen en los obstáculos naturales como la vegetación, el suelo, las montañas y los cuerpos de agua, en estos últimos destacan: los ríos, canales, arroyos, cascadas y cañones; y los artificiales construidos por el hombre como: espacios intersticiales, zonas de abandono y falta de infraestructura de conexión; bordes intraurbanos, vías de ferrocarril y conjuntos amurallados, desde las grandes ciudades medievales hasta las comunidades cerradas (Mungaray & Hallack, 2016).

Estos obstáculos fragmentan la ciudad, generan segregación socio espacial y provocan la discontinuidad morfológica (Szupiany, 19/12/2018). La fragmentación tiene impactos de desconexión física con posibilidad de identificar el surgimiento de la ciudad fragmentada como un modelo urbano. La discontinuidad urbana es un límite por rupturas en la estructura urbana y que genera interrupciones en el territorio con cambios en la morfología urbana, que fragmenta los espacios físicos, es decir, "(...) producen una evidente segregación social entre las áreas planificadas y las autoconstruidas de una ciudad..." (González & Gomez-Escoda, 02/10/2023, p.2).

Una de las características de la discontinuidad urbana en la ciudad es la superposición de obstáculos. Según Santos Preciado et al. (2013): "... una de las formas que suele adoptar la dispersión es la fragmentación; esto es, la pérdida de continuidad entre viejos y nuevos desarrollos urbanos dejando vacíos entre medio." p.51.

Existen diversos estudios sobre el transporte urbano que se enfoca en la frecuencia, velocidad y horas de servicio, pero es necesario, reconocer la estructura y morfología urbana existente en el territorio para construir una red de transporte urbano que permita la continuidad en el sistema urbano (Marchante-Lara y Benavides, 2013).

El análisis del presente estudio se desarrolla a partir de las rupturas urbanas. Morcuende (2018) define las rupturas urbanas como aquellas que se manifiestan como problemas sociales y surgen de la implicación de la relación de la sociedad y el espacio y quedan definidas como: "(...) el proceso espacial por el que el conjunto de contradicciones del sistema capitalista se territorializa. Esas rupturas urbanas pueden manifestarse de maneras múltiples, a menudo aparecen yuxtapuestas, combinadas, en colisión." (p.80)

Uno de los principios que se aplica desde la teoría es la ciudad de los 15 minutos, territorios enlazados entre 10 a 15 kilómetros a pie, para considerarse un subcentro intraurbano, donde se cuenta con vivienda, comercio, salud, educación y otros servicios. Los de la periferia de los subcentros generalmente son los que tienen actividades económicas de servicio al interior, surgiendo los asentamientos irregulares al interior del área urbana, ocupando vacíos urbanos, áreas verdes, espacios residuales y porque no, cauces de ríos, arroyos o canales, zonas de alto riesgo, esto motivado por la cercanía a los sitios de trabajo y tener una movilidad cercana.

Subcentros intraurbanos

Un subcentro se caracteriza por ejercer una influencia sobre su entorno, con las relaciones causa-efecto y del impacto que se genera en esta centralidad. Carlos Aguirre y Carlos Marmolejo (2009) en su estudio efectos de los subcentros urbanos en los valores inmobiliarios. Estudio del caso de la Región Metropolitana de Barcelona señalan: "Dicha influencia puede verse reflejada mediante el flujo de trabajadores o compradores que acuden a él desde sus residencias, o por una modificación del manto de valores y de intensidad de uso del territorio (...)" p.730, con indicadores de trabajadores residentes contra residentes entrantes y la comparación de la densidad de trabajadores entrantes contra trabajadores residentes.

Los subcentros urbanos no tienen una forma definida, tienen diversas etapas en su formación, en el análisis diagnóstico se detecta que: la primera etapa es en anclaje de unidad económica que permitirá la actividad económica comercial y de servicios que es generadora de empleos tanto para residentes como para trabajadores fuera de la centralidad; la segunda etapa es el desarrollo inmobiliario de tipo habitacional formal entorno a esos desarrollos, pero también, el crecimiento de los asentamientos irregulares en los sitios medios entre subcentros, que pueden ser consideradas las nuevas periferias, con distancias promedio que cumplan con la ciudad de los 15 minutos, que se sustenta en la Teoría expuesta por Carlos Moreno (uppers, 26/10/2020); y la creación de infraestructura vial rápida como conexión entre subcentros como medio de movilidad factible por la distancia y tiempo de recorrido; la tercera etapa es concentrar las actividades económicas que tienen estudios de mercado aprobados con un mediano y alto impacto para el consumo, mismos que vienen a reemplazar a la microempresa; la función principal es otorgar servicios y comercio en zonas intermedias.

Los subcentros intraurbanos según Tito A. Alegría (17/02/2020): "Con datos de viajes intraurbanos, se encontró que hay una descentralización generalizada de empleos y viviendas modificando la forma urbana hacia una polinuclear (Graizbord y Acuña, 2005; Graizbord y Santillán, 2005); o ya siendo policéntrica evoluciona a una dispersión tentacular del empleo (Muñiz, Sánchez y García-López, 2015)." p.3

En el estudio denominado metodología para identificar y caracterizar subcentros urbanos en periferias metropolitanas por Rodolfo Montaña Salazar (2007): "Estos subcentros urbanos logran desarrollar una

importante dinámica económica que radica en una desconcentración del empleo al convertirse en un punto focal del trabajo, el comercio y la recreación, entonces se reproduce también el patrón de concentración a una escala menor, respecto del núcleo central.” p.73. También, aborda que los subcentros urbanos funcionan como ciudades dormitorio, cuando se encuentran en la periferia del crecimiento del área urbana de la ciudad.

Los límites urbanos entre subcentros no son legibles, sin embargo, existen elementos de discontinuidad que demarcan el territorio, entre el cambio del paisaje y la inaccesibilidad. “La discontinuidad y la autonomía son parámetros que aparecen y se repiten como algo habitual en los nuevos desarrollos urbanos, que son los que han transformado la ciudad compacta en una ciudad dispersa impregnada de fragmentos.” (Berruete, 2017, p.5)

El vacío urbano forma parte de la discontinuidad, se distinguen: áreas indefinidas en su uso para su destino de suelo urbano; fragmentos de suelo en zonas degradadas; zonas en destrucción; y espacios resultantes del crecimiento urbano. “Los nuevos subcentros se localizan sobre las principales vías de comunicación y en las zonas mejor dotadas de infraestructura de los centros de barrio.” (Flores, 2001, s.n.)

RESULTADOS

Presentación de los Datos

La investigación se encuentra en proceso, sin embargo, existen preliminares de una discontinuidad en el territorio cuando una persona no puede acceder a un espacio público por medio de caminamientos y transporte público urbano entre subcentros intraurbanos. Se han obtenido respuestas, algunas referidas a la ruptura por paisaje natural, que indica que las formaciones naturales de la ciudad, al encontrarse emplazada entre ríos, desde los primeros asentamientos humanos y darse el crecimiento eje nodal de expansión y más tarde logrando una centralidad como principio de la estructura urbana, es la primera referencia a través de una ruptura natural, como expresan los entrevistados:

Uno de los problemas de ruptura urbana en Culiacán, creo que puede ser la sobreexplotación del acuífero del río Culiacán, que no solo afecta la disponibilidad de agua para uso en las viviendas y agricultura, sino que también conlleva problemas ambientales como la reducción de los niveles de agua en ríos y presas donde se capta el agua para el abastecimiento de la población, y la conservación de las especies de flora y fauna. Ahorita los sitios donde se puede notar este fenómeno es en el bajo nivel del agua en los ríos de la ciudad. (Edil, 16/05/2024).

Ríos y arroyos por que afectan la conectividad. (Ulises, 16/05/2024).

De paisaje para La Limita y Mojolo, 7 Gotas. (Salvador, 16/05/2024).

Sin embargo, la planeación urbana a lo largo del tiempo se ha encargado de sectorizar, zonificar o señalar polos de desarrollo urbano. Que otra opinión se obtiene al respecto:

La ruptura urbana en Culiacán ... En cuanto al desarrollo urbano se da el crecimiento desorganizado de la ciudad, la falta de planificación urbana adecuada genera problemas y el desarrollo de asentamientos informales, algunos sectores son privilegiados con la infraestructura de las que se dotan. La economía es base para el desarrollo de las ciudades en Culiacán la agricultura y el comercio son los principales pilares en este sentido, y genera desigualdad en cuanto a la capacidad económica entre diversos sectores de la población haciendo muy marcado el problema en las zonas de la periferia que tienen menos acceso a servicios de bien común como atención medica por ejemplo, los sectores son de alto riesgo en cuestión de seguridad pública, saneamiento y habitabilidad de las viviendas, existen sectores privados que son la muestra de esa brecha de desigualdad. La falta de políticas públicas que sean

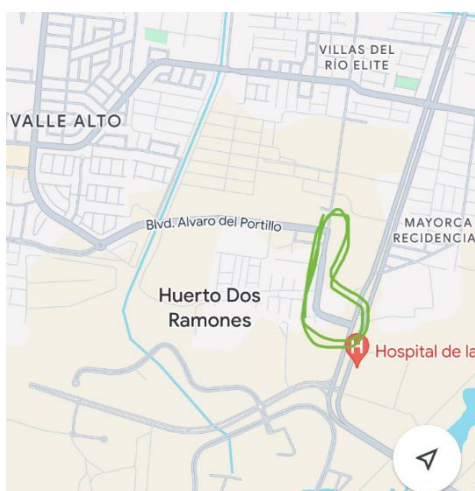
aplicadas con rigor son un factor importante por el cual no se mejora el entorno y provoca que la expansión continúe su curso generando problemas para algunos en este caso la mayoría de la población y beneficios para pequeños grupos o sectores. (Gilberto, 16/05/2024).

Uno de los más característicos son las implicaciones que se dan en el territorio en el imaginario colectivo en el tema de la movilidad, especialmente, en la relación de las vialidades con la detonación de desarrollos habitacionales en zonas periféricas. Una de las presencias de la ruptura urbana es la que afecta directamente a este tópico:

Ruptura en la movilidad, se puede mencionar la zona norte de la avenida Álvaro Obregón, se está quedando chiquita la única salida principal, que te saca de la zona habitacional desde los fraccionamientos que están al lado del basurón hasta Universitarios. Se han estado construyendo muchas viviendas y no hay más flujo, es la única conexión con la Obregón... Ruptura en los espacios públicos, si hablamos específicamente de las zonas peatonales también para donde me toca apreciar es por la Obregón después de donde termina el tramo recientemente ampliado, hay casi nula banqueta, por comercios, edificaciones salidas del predio o espacios de estacionamiento que obliga a la gente a circular por la calle. (Paúl, 16/05/2024).

Figura 1

Representación de ruptura de movilidad por el entrevistado



Nota: banqueta para el peatón en este tramo... (Anónimo, 16/05/2024).

Otro de los elementos urbanos que se han generado como un fenómeno es el desarrollo urbano de conjuntos habitacionales cerrados en la ciudad de Culiacán Rosales, distinguiéndose los fraccionamientos cerrados, que fragmentan el territorio a partir de los amurallamientos de su conjunto como cédulas aisladas al interior de la ciudad:

En los límites de los fraccionamientos están cerradas las llamadas privadas, cotos, etc. (Óscar, 16/05/2024).

En calles cerradas tipo coto por qué no permiten la comunicación entre colonias. (Maribel, 16/05/2024).

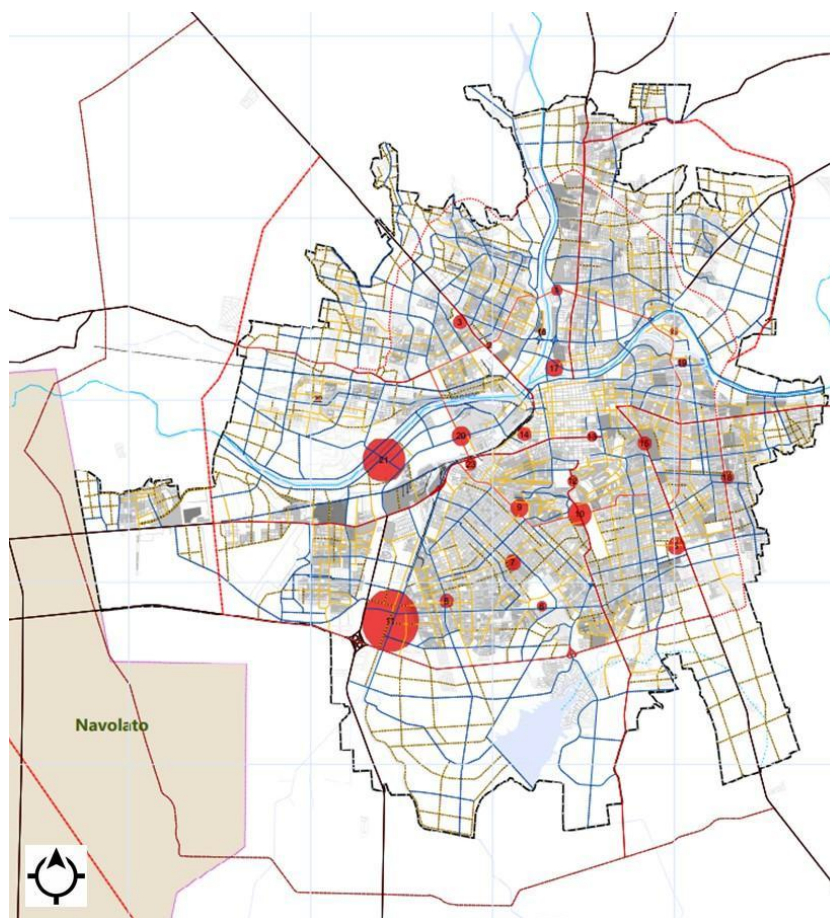
Del paisaje, creo que la carretera a Imala; se transformó en una carretera en la cual abundan los fraccionamientos privados. (Anónimo, 16/05/2024).

En fraccionamientos cerrados, plazas comerciales, infraestructura vial, asentamientos irregulares, porque demarcan un funcionamiento propio, diferente al contexto que los rodea y porque emplean elementos divisorios para separarse. (Belén, 16/05/2024)

A través de los datos vertidos, se obtienen temas importantes de atención en el estudio, entre estos, los denominados subcentros urbanos, que son generados para tener el acercamiento al funcionamiento de la estructura urbana con un modelo monocéntrico de la ciudad. Se distinguen múltiples puntos de dinámica urbana y funcionalidad de la ciudad, que cuentan con la concentración de diversos equipamientos públicos de orden educativo, salud, abasto, servicios urbanos y recreativos; o de carácter privado.

Figura 2

Plano de subcentros urbanos a partir del imaginario en la ciudad de Culiacán Rosales

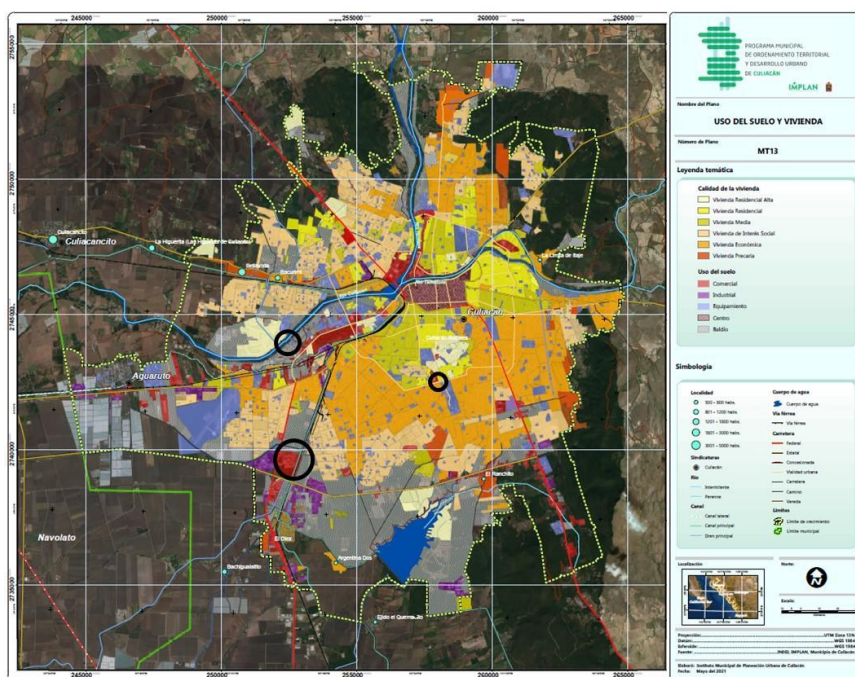


Nota: En la ciudad se identifican los siguientes subcentros urbanos (IMPLAN, 2021, pp.323-325): Norte. Conjunto de supermercados y plazas comerciales estadio Banorte; Mercado Humaya y Unidad del IMSS No.36; Plaza Sendero y Supermercado, cine y conjunto Isla Musala. Sur. Mercado de Abastos; Plaza San Isidro; Supermercado y Centros Educativos Benjamín Hill; Escuela Normal de Sinaloa; Supermercados y Parque EME; y Centro comercial Explanada. Centro. Tecnológico de Culiacán y Centro Comercial; Estadio General Ángel Flores; Palacio de Gobierno; Clínica del ISSSTE; y FORUM. Oriente. Conjunto de Centros Educativos Paseo de los Agricultores; y Centro Comercial en Campiña. Poniente. Plaza Ceiba Culiacán; Unidad de Servicios Estatales; Centro de Barrio Valle Alto; y Zapata. Fuente: IMPLAN, Octubre de 2021.

El documento que fue sustituido por esta actualización es el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán fue publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Sinaloa”, Número 117, de fecha 29 de septiembre de 2008, donde se menciona por primera vez el concepto de subcentros urbanos en un Plan en el Municipio de Culiacán y con este decreto se abroga el Plan Sectorial de Zonificación y Usos de Suelo para la ciudad de Culiacán.

Figura 3

Plano de usos de suelo y vivienda de la ciudad de Culiacán Rosales



Nota: Usos de suelo en la ciudad de Culiacán de tipo exploratorio a partir del imaginario colectivo, con los tres subcentros más grandes en el crecimiento urbano, marcando usos de suelo predominantes comercial y vacíos urbanos. Fuente: IMPLAN, octubre de 2021 y manipulación del estudio realizado según respuestas de encuestas y entrevistas aplicadas en 2024.

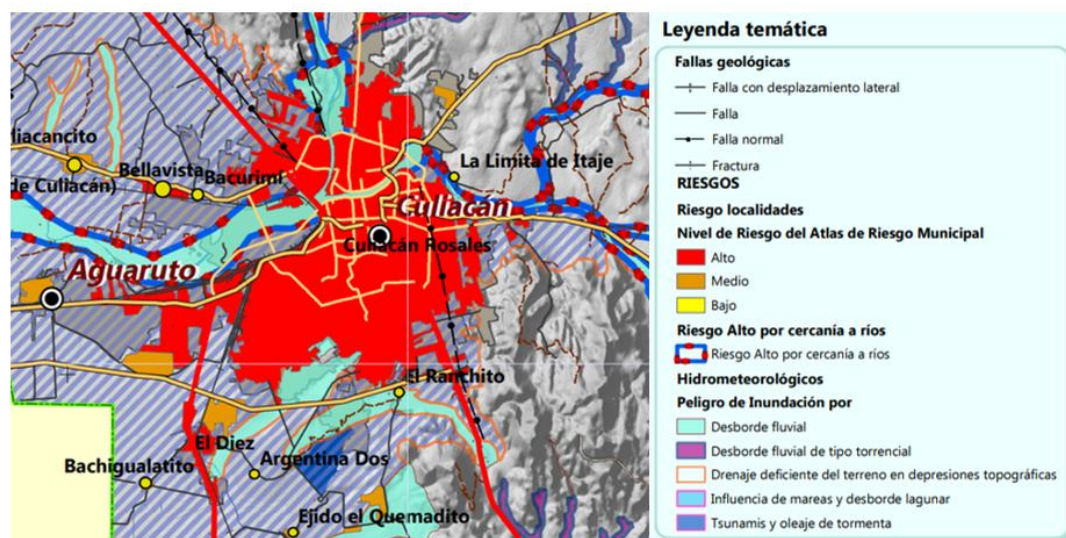
Discontinuidad por cuerpos de agua

En la ciudad de Culiacán existen tres ríos que dividen la ciudad entre norte y sur y se estiman que existen 40 arroyos con una longitud mayor de 120 kilómetros, que marcan la discontinuidad urbana: 1) Agustina Ramírez, 2) Barrancos, 3) C.U., 4) Campiña Sabinos, 5) Canacintra, 6) Carrasco, 7) Centro Cívico Constitución, 8) Centro Sinaloa, 9) Chapultepec, 10) Colón, 11) Condesa, 12) del Piojo, 13) Eldorado Oriente, 14) Eldorado Poniente, 15) El Palmito, 16) El Vallado, 17) Giovanni Zamudio, 18) Humaya, 19) La Campiña, 20) La Central, 21) Las Quintas, 22) Las Quintas Poniente, 23) Lomas del Boulevard, 24) Los Ángeles, 25) Los Ángeles Sur, 26) Los Pinos, 27) Montecarlo, 28) Pedro Infante, 29) Pemex, 30) Real del Country, 31) Real del Parque, 32) Riveras de Tamazula, 33) San Rafael, 34) Sepúlveda, 35) STASE, 36) Tres Ríos, 37) USE, 38) Villa Satélite, 39) Villa Verde y 40) ZEDEC Bachigualato Sur (Brasiles, Las Torres, Ramón López Velarde, Luis G. Urbina, Dren Aeropuerto y Dren Lateral 7), (IMPLAN, 2021).

Las rupturas naturales se dan por los ríos y las lagunas, que representan los elementos del paisaje natural pero también, bordes naturales.

Figura 4

Plano de riesgos en el Municipio de Culiacán



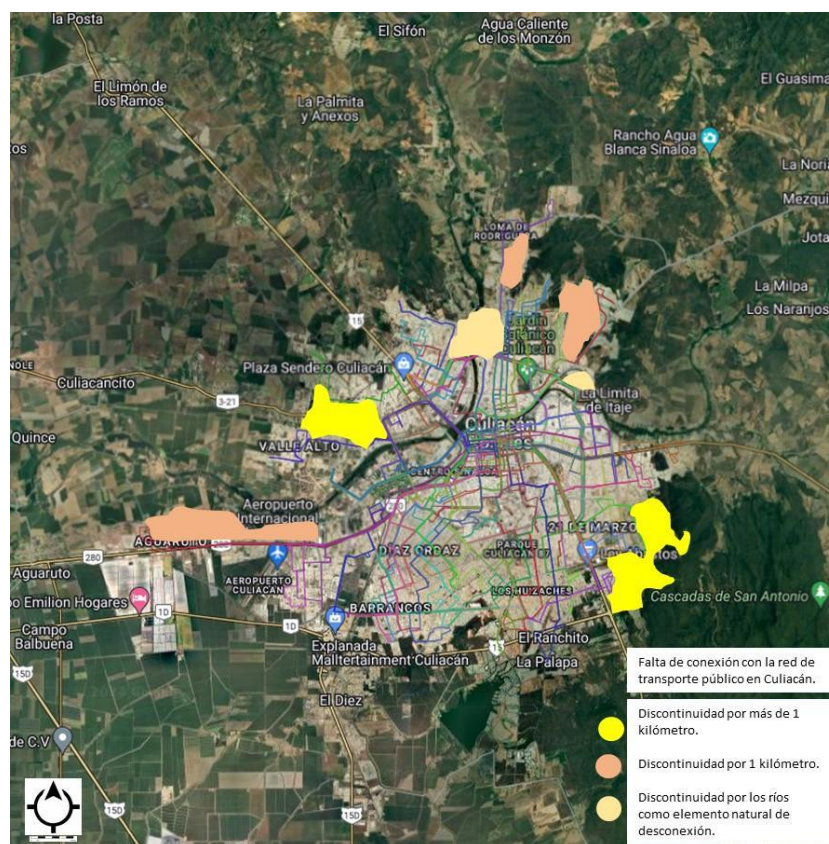
Nota: Se muestran las áreas de desborde fluvial que representan elementos de discontinuidad en el territorio. Fuente: IMPLAN, 2021.

Discontinuidad por la red de transporte urbano

El diseñar las rutas de transporte urbano se relaciona directamente con la infraestructura vial con la que cuenta la ciudad, es claro, que gran parte de ellos sectores de la ciudad se encuentran bloqueados por muros y la movilidad en estos espacios no es accesible, ni segura. La red de transporte público dibuja un territorio con irregularidades no solo en su morfología, sino en su regulación normativa.

Figura 5

Plano de las desconexiones por la red de transporte urbano

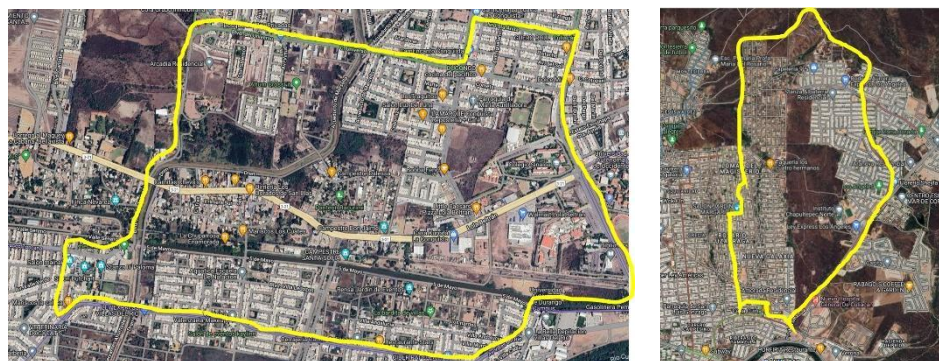


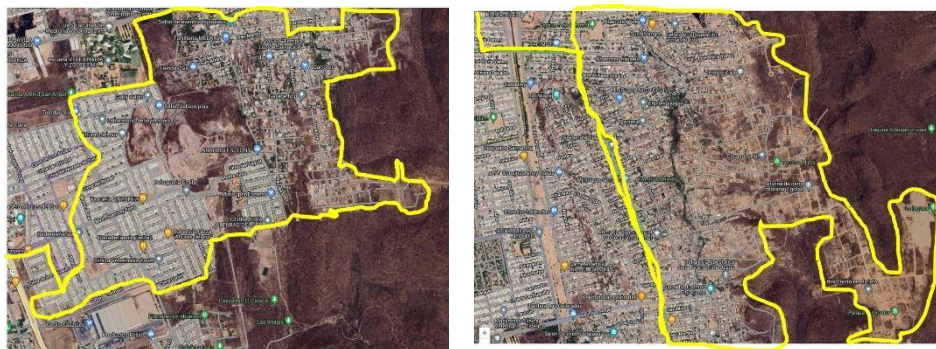
Nota: Falta de conexión con la red de transporte público en Culiacán: 1) Discontinuidad por más de 1 kilómetro; 2) Discontinuidad por 1 kilómetro; y 3) Discontinuidad por los ríos como elemento natural de desconexión. Fuente: Google Maps y manipulación del mapa por estudio de desplazamientos.

Fuente: Estudio realizado según respuestas de encuestas y entrevistas aplicadas en 2024.

Figura 6

Sectores de las desconexiones por la red de transporte urbano





Nota: Cuatro sectores de la ciudad de Culiacán con una desconexión entre 10 y 15 kilómetros estimados sin transporte urbano público y en la última es de nula movilidad de transporte urbano privado. Fuente: Sistema de Transporte Público en Culiacán en Google My Maps y levantamientos físicos, 2024.

Expertos en planeación urbana en el Municipio de Culiacán señalan que lo que genera la discontinuidad urbana (Anónimos, 20/05/2024):

... es la alta demanda de terrenos urbanos y la expectativa de aumentos en los precios del suelo que llevan a la compra y retención de terrenos sin desarrollar en lo inmediato, lo que resultan espacios vacíos y subutilizados. Esta especulación conduce a un desarrollo urbano disperso y fragmentado, porque los terrenos se urbanizan de manera desorganizada.

Hay una clara preferencia por desarrollo habitacionales de baja densidad...aunque están surgiendo desarrollos verticales, están orientados a un segmento residencial de alto nivel ... con áreas urbanas exclusivas que están desconectadas de las zonas de menores ingresos.

La responsabilidad de construir la infraestructura vial recae en los desarrolladores privados, lo que resulta en una infraestructura fragmentada. Las áreas que no reciben suficiente inversión pública en vialidades y servicios básicos quedan aisladas y subdesarrolladas, contribuyendo aún más a la discontinuidad urbana.

Resultados de la Encuesta

Sector de análisis: Lugar donde habitan los encuestados (norte, Valle Alto y Universitarios) y lugar donde trabaja (oriente, Rincón del Valle, Centro y Universitarios).

Tiempo promedio que realiza de su casa al trabajo: 20 minutos

Tiempo promedio que realiza del trabajo a su casa: 25 minutos

Todos los encuestados el tipo de transporte que utilizan la mayoría de las ocasiones para su traslado es el automóvil.

Las paradas diarias obligadas para cubrir servicios son dos, mencionan tiendas de servicios como súper, tortillería, panadería, carnicería, gasolinera y escuelas.

Los espacios generadores de inseguridad: 1) los espacios que son oscuros de noche, 2) cruceros vehiculares, 3) distribuidor del Humaya, 4) crucero de La Conquista con carretera Culiacancito, 5) espacios poco iluminados, 6) vialidades cerca de ríos o fábricas, 7) espacios con falta de infraestructura, 8) parques con poca iluminación, 9) vialidades sin iluminación, 10) paradas de camiones urbanos, 11) parques con poca iluminación, 12) vialidades sin iluminación, 13) paradas de

transporte urbano; 14) tramos de vialidades sin urbanizar; 15) farmacias; 16) centros de servicios (Oxxo); 17) semáforos; 18) parque con caseta de policía; y 19) las vialidades de alta velocidad.

Los espacios generadores de riesgo: 1) cruceros vehiculares concurridos y con cruces masivos de peatones como el IMSS Humaya; 2) el distribuidor del Humaya; 3) zona de Wal-Mart UdeO; 4) colonias o zonas con poca iluminación; 5) espacios sin pavimento; 6) espacios abandonados; 7) espacios marginados; 8) tramos sin urbanización; 9) estacionamientos; 10) las calles con banquetas ocupadas por comercios donde el tráfico es muy fluido; y 11) las calles de alta velocidad, como bulevares, porque tienen muchos vehículos y conducen rápido.

Los espacios generadores de miedo: 1) colonias o zonas con poca iluminación; 2) espacios abandonados; 3) espacios marginados; 4) colonias o zonas con poca iluminación; 5) zonas o espacios abandonados; 6) tramos sin urbanización; 7) calles oscuras y poco transitadas; 8) las orillas de la ciudad en horas nocturnas; 9) los espacios donde falta iluminación pública; y 10) las calles de alta velocidad, como bulevares, porque tienen muchos carros y conducen rápido.

Los elementos naturales que delimitan el área donde habita durante el traslado son: Río Humaya, Ríos, Parques, Áreas Verdes, Parcelas, Árboles en camellones.

Las vialidades rápidas que delimitan el área donde habita durante su traslado: malecón nuevo, bulevar Pedro Infante, Lola Beltrán, Universitarios, Pedro Infante, Madero, Limón y Orquídeas.

El 70% no ha caminado trayectos de su casa al trabajo o de regreso.

Los caminamientos son de concreto, banquetas, andadores entre parques, 40% de banquetas en tramo, vialidades rápidas sin banqueta para circular caminando, banquetas obstruidas.

Es claro que el cambio del paisaje urbano en la delimitación de los subcentros, cuentan con una delimitación perimetral que no es clara, pero determina una periferia de la nueva centralidad, que se distingue por diversos vacíos urbanos que se entrelazan entre sitios de servicios rápidos, para evitar la retención de la población, en espacios inseguros o de desplazamientos entre subcentros que ponen en riesgo urbano a la población.

En los resultados se obtuvo que los tres espacios generadores de inseguridad, riesgo y miedo en la ciudad son: espacios poco iluminados, tramos de vialidades sin urbanizar y vialidades de alta velocidad. Se distinguen como espacios generadores de inseguridad y riesgo: cruceros vehiculares, distribuidor vial y espacios con falta de infraestructura; mientras los espacios abandonados y marginados, son generadores de riesgo y miedo.

Otros espacios generadores de inseguridad son: espacios oscuros de noche, vialidades cerca de ríos o fábricas, parques con poca iluminación, vialidades sin iluminación, paradas de transporte urbano y semáforos; generadores de riesgo: estacionamientos y banquetas con comercio; y generadores de miedo, las periferias oscuras.

Tabla 4

Espacios generadores

Tipo de espacio	Inseguridad	Riesgo	Miedo
Espacios poco iluminados	x	x	x
Tramos de vialidades sin urbanizar	x	x	x
Vialidades de alta velocidad	x	x	x
Cruceros vehiculares	x	x	

Distribuidor vial	x	x	
Espacios con falta de infraestructura	x	x	
Espacios abandonados		x	x
Espacios marginados		x	x
Espacios oscuros de noche	x		
Vialidades cerca de ríos o fábricas	x		
Parques con poca iluminación	x		
Vialidades sin iluminación	x		
Paradas de transporte urbano	x		
Semáforos	x		
Estacionamientos		x	
Banquetas con comercio		x	
Periferias oscuras			x

Fuente: elaboración propia.

DISCUSIÓN

Las implicaciones del estudio, son la falta de estudios para el seguimiento y aplicación en la planeación urbana y/o territorial. En las implicaciones teóricas, las investigaciones realizadas sobre subcentros intraurbanos es escasa, son pocos los estudios que están profundizando en el concepto y es un eje nodal de la forma en que se están diseñando las ciudades, en especial, en el caso de Sinaloa.

Las limitaciones identificadas en el estudio es que los instrumentos de planeación no contemplan replantear el modelo de ciudad a través de subcentros intraurbanos, la planimetría aprobada y autorizado para la ciudad, se divide por subcentros, pero sigue contemplando el modelo de ciudad tradicional con una delimitación o periferia por subcentro, cuando la teoría es clara y el método evidente que los subcentros intraurbanos no tienen un perímetro exacto, inclusive se difumina hasta dejar vacíos o bien lograr la mixticidad con otros subcentros, es decir el comportamiento es radial, pero no gradual.

Se recomiendan como líneas de investigación para futuros estudios: estudiar los subcentros intraurbanos en la ciudad, así como el determinar indicadores de medición de lo subcentros desde lo cuantitativo y lo cualitativo; el profundizar en el estudio de los imaginarios desde los deseos de la ciudad prospectiva es esencial, así como, el conocer elementos de memoria, interacción y ficción de la ciudad, el reconocimiento de los usos y destinos del suelo que se mide la proximidad, determinar que requiere la sociedad en la vida cotidiana para mejorar la calidad de vida y realmente, cumplir con un bienestar durante sus desplazamientos entre espacios públicos y privados.

CONCLUSIÓN

Se entenderá por imaginario de la discontinuidad en los subcentros intraurbanos, los elementos característicos como la relación de las vialidades con la detonación de desarrollo habitacionales en zonas periféricas y otro es el generado como un fenómeno del desarrollo urbano de conjuntos habitacionales cerrados en Culiacán, destacando los fraccionamientos cerrados.

Estudiar las transformaciones urbanas por subcentros intraurbanos que generan dislocación y ruptura en la ciudad, permite distinguir múltiples puntos de dinámica urbana y funcional, que cuentan con equipamientos educativos, salud, abasto, servicios urbanos y recreativos. Elementos de discontinuidad como cuerpos de agua y red de transporte irregular por morfología y normatividad.

El promedio de movilidad, en traslados de vida cotidiana son de 22.5 minutos, en su mayoría en automóvil, el 70 por ciento no ha caminado su trayecto y realizan paradas para servicios. Los espacios generadores de inseguridad, riesgo y miedo fueron: espacios poco iluminados, vialidades sin urbanizar y las reconocidas de alta velocidad por la sociedad.

REFERENCIAS

Alegría, T.A. (2020). Subcentros intraurbanos. Teoría y algunas evidencias. Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía, (27), 041. DOI: <https://doi.org/10.37838/unicen/est.27-041>

Aguilar, M.A.; Nieto, R.; Cinco, M. 2001. Ciudad de presencias: dimensiones evaluativas y sensoriales en las evocaciones de la ciudad de México. En: Imaginarios horizontes plurales, coordinador por Abilio Vergara Figueroa. Escuela Nacional de Antropología e Historia, México.

Aguirre N. C.; Marmolejo D. C. (2009). Efectos de los subcentros urbanos en los valores inmobiliarios. Estudio del caso de la Región Metropolitana de Barcelona. Centre de Política de Sol i Valoracions.

Barruete, F.J. "Los vacíos urbanos: una nueva definición." Revista Urbano, No. 35, 2017, Pp.114-122. ISSN 0717-3997/0718-3607.

Castoriadis, C. 2007[1975]. La Institución Imaginaria de la Sociedad. Buenos Aires: Tusquets Editores, 1er. Edición. ISBN: 978-987-1210-56-5. https://revolucioncantonal.net/wp-content/uploads/2019/01/kupdf.com_la-institucion-acuten-imaginaria-de-la-sociedad-cornelius-castoriadis.pdf

De Alba, M. 2004. El Método ALCESTE y su aplicación al estudio de las representaciones sociales del espacio urbano: El caso de la Ciudad de México. Papers on Social Representations Textes sur les représentations sociales, Vol.13, pp.1.1-1.20. ISSN 1021-5573.

DOF. 28/11/2016. Decreto por el que se expide la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y se reforma el Artículo 3º. De la Ley de Planeación.

Durand, G. 2000. Lo imaginario. Ediciones del Broonve, Barcelona. <https://toaz.info/doc-view-3>

Hernández, P.; Ramos V. 2020. Suelo intraurbano vacante para vivienda en la ciudad de Tlaxcala, México. Una aproximación espacial. Región y sociedad. Año 32. ISSN e-2448-4849.

Hiernaux, Daniel Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos EURE, vol. XXXIII, núm. 99, agosto, 2007, pp. 17-30 Pontificia Universidad Católica de Chile Santiago, Chile Redalyc.Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos

Lacan, J. (8/07/1953). Lo simbólico, lo imaginario y lo real [Primera reunión científica]. Conferencia pronunciada en el Anfiteatro del Hospital Psiquiátrico de Sainte-Anne, París. <https://www.lacanerafreudiana.com.ar/2.5.1.4%20%20LO%20SIMB,%20LO%20IMAG%20Y%20LO%20REAL,%201953..pdf>

IMPLAN. 2021. Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Culiacán. En: <https://implanculiacan.mx/proyecto/pmodyduc/>

Flores Fuentes, César M. Los cambios en la estructura intraurbana de Ciudad Juárez, Chihuahua, de monocéntrica a multicéntrica. Frontera Norte, vol.13, núm.25, enero-junio, 2001. El Colegio de la Frontera Norte, A.C. Tijuana, México. ISSN-0187-7372.

Girola, Lidia. 2020. Imaginarios y representaciones sociales: reflexiones conceptuales y una aproximación a los imaginarios contrapuestos. RIP, 23, Pp. 107-125. En: <https://org/0000.00027244-6269> Fecha de recepción: 16/05/2019 Fecha de aceptación: 25/07/2019

González Caballero, Sofía; Gomez-Escoda, Eulalia. 02/10/2023. Habitar lo imposible: la discontinuidad urbana entre Petare y La Urbina en la ciudad de Caracas, Venezuela. *Architecture, City and Environment*. E-ISSN 1886-4805.

Guzmán-Ramírez, Alejandro. 21/04/2016. Los imaginarios urbanos y su utilización como herramienta de análisis de los elementos del paisaje. *Legado de Arquitectura y Diseño*. No.20, julio-diciembre 2016. Universidad de Guanajuato. ISSN: 2007-3615, pp.47-60.

Lindón, A.; Aguilar, M.A.; Hiernaux, D. 2006. Lugares e imaginarios en la Metrópoli. México: *Anthropos y Universidad Autónoma Metropolitana*.

Marchante-Lara, M.; Benavides-V., C.A. 2013. El transporte público urbano: un estudio comparativo con especial referencia a la ciudad de Málaga. *Tourism & Management Studies*, vol.1, pp.270-282. Universidade do Algarve Faro, Portugal.

Méndez, E.; López, L.; Rodríguez, I. 2006. Espacio urbano, exclusión y frontera norte de México. España: Universidad Autónoma de Madrid.

Montaño, R. "Metodología para identificar y caracterizar subcentros urbanos en periferias metropolitanas." Noviembre de 2007. En línea: <http://132.248.9.195/pd2007/0621850/0621850.pdf>

Morcuende G., A. 2018. Rupturas urbanas. Análisis de las relaciones entre morfología urbana y estructura social en la Barcelona contemporánea. Universidad de Barcelona.

Mungaray, A.; Hallack, M. 2016. Fenómenos de discontinuidad en el territorio y sus espacios urbanos. México: Universidad Autónoma de Baja California.

Romero, D. 2017. Planificación, crisis y discontinuidad urbana en la ciudad hiperromana. Universidad de Navarra: Cuadernos de Arqueología.

Rojas, T.; Verón, J.A.; Palacios, R.; Chayle, I. 2002. Discontinuidades Urbanas. Universidad Nacional de Catamarca. Facultad de Tecnología y Ciencias Aplicadas. Facultad de Ciencias Exactas Naturales.

Santos Preciado, J.M., Azcárate Luxán, M. V., Cocero Matesanz, D. y Muguruza Cañas, C. (2013): "Medida de la dispersión urbana, en un entorno SIG. Aplicación al estudio del desarrollo urbano de la Comunidad de Madrid (1990- 2006)", *GeoFocus (Artículos)*, nº 13-1, p. 48-75. ISSN: 1578-5157

Silva, A. 2006[1992]. *Imaginarios urbanos*. Bogotá: Arango Editores.

Szupiany, E. 19/12/2018. La ciudad fragmentada. Una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano. Universidad Nacional del Litoral. Estudios Sociales Contemporáneos 19. En: https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/11569/azupiany-laciudadfragmentada.pdf

Uppers. 26/10/2020. La ciudad de los 15 minutos: el modelo de revolución urbanística que podría acelerarse tras la pandemia. En: <https://www.moreno-web.net/wordpress/wp-content/uploads/2020/11/Que%CC%81-es-la-ciudad-de-los-15-minutos-Uppers.pdf>

Vergara F., A. 2001. Horizontes del imaginario. Hacia un recuento con sus tradiciones investigativas. En: *Imaginarios horizontes plurales*, coordinador por Abilio Vergara Figueroa. Escuela Nacional de Antropología e Historia, México.

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) 