Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

No. de Obra: 250121PD001
No. de Expediente: PH/25/1/PD/0387

SEDATU
SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

Implanmazatlán

SEDESOL
SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL

ÍNDICE.

ANTECEDENTES. 2

INTRODUCCIÓN. 2

FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA. 3

DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO. 12

DIAGNÓSTICO – PRONÓSTICO. 14

- Ámbito Regional. 14
- Medio Físico Natural. 17
- Medio Físico Transformado. 26
- Aspectos Socioeconómicos. 89
- Diagnóstico – Pronóstico Integrado. 110

NORMATIVIDAD. 115

CONDICIONANTES DE LOS NIVELES SUPERIORES DE PLANEACIÓN. 125

DOSIFICACIÓN DEL DESARROLLO URBANO. 139

POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS. 142

- Crecimiento Inteligente. 142
- Ordenamiento del Espacio Urbano. 143
- Movilidad Eficiente. 143
- Medio Ambiente con Sentido Social. 144
- Acceso a la Vivienda Formal. 145
- Orden Institucional. 145
- Desarrollo Económico. 146
- Inclusión Social. 146
- Estrategias. 147

PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL. 217

INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y RETROALIMENTACIÓN. 218

ANEXOS. 292

ANTECEDENTES.

INTRODUCCIÓN.

El Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa, es el instrumento que reúne un conjunto de normas y reglamentos para la planeación y desarrollo de la ciudad de una manera integral y con la finalidad de regular el buen funcionamiento de la ciudad.

Como primera parte el Plan Director de Desarrollo Urbano identifica las áreas susceptibles a desarrollo en su apartado de diagnóstico, al igual que muestra la situación actual de la ciudad para en lo sucesivo dar prioridad inmediata a las necesidades de la urbe.

Del mismo modo, en un nivel normativo se realiza una estrategia para el crecimiento de la ciudad mediante un conjunto de propuestas y acciones, para culminar de una manera concisa en la imagen-objetivo de la ciudad para los subsecuentes años.

De esta manera entonces, el Plan Director de Desarrollo Urbano es una herramienta que orienta a las autoridades a dar orden y sustento para el desarrollo urbano de la ciudad, ya que sus bases se fundamentan en leyes, planes y programas de desarrollo urbano a nivel federal, estatal y municipal.

FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA.

El Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa, se sustenta legalmente en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, además de las normas jurídicas federales, estatales y municipales, de igual forma se fundamenta directamente en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, la cual constituye el Sistema Estatal de Planeación Urbana, esta establece los planes y programas que regularán el ordenamiento territorial de las ciudades, por medio de las instancias adecuadas y con los instrumentos, políticas, servicios y acciones correspondientes.

Además de las leyes, el Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán también se fundamenta en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mazatlán, Sinaloa, el cual se divide en Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Mazatlán, Sinaloa y en Programa Municipal de Ordenamiento Territorial de Mazatlán, Sinaloa. El Plan Director es congruente y apoya las políticas, estrategias, metas y acciones del Programa Municipal.

En síntesis, los ordenamientos legales que dan sustento al Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán son:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.[1]
- Ley General de Asentamientos Humanos.[2]
- Ley de Planeación.[3]
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.[4]
- Ley de Aguas Nacionales.[5]
- Ley Federal del Mar.[6]
- Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos.[7]

[1] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; última reforma DOF 15 de Octubre de 2012.
[2] Ley General de Asentamientos Humanos; última reforma DOF 09 de Abril de 2012.
[3] Ley de Planeación; última reforma DOF 09 de Abril de 2012.
[4] Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, última reforma DOF 04 de Abril de 2012.
[5] Ley de Aguas Nacionales; última reforma DOF 08 de Junio de 2012.
[6] Ley Federal del Mar; Nueva Ley DOF 08 de Enero de 1986.
[7] Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos; última reforma DOF 09 de Abril de 2012.

- Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítima Terrestre y Terrenos Ganados al Mar.[8]
- Constitución Política del Estado de Sinaloa.[9]
- Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.[10]
- Ley de Planeación para el Estado de Sinaloa.[11]
- Ley de Desarrollo de Centros Poblados del Estado de Sinaloa.[12]
- Ley de Agua Potable y Alcantarillado del Estado de Sinaloa.[13]
- Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Sinaloa.[14]
- Ley de Gobierno Municipal del Estado de Sinaloa.[15]
- Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa.[16]
- Reglamento de Construcción para el Municipio de Mazatlán.[17]
- Reglamento de Protección al Medio Ambiente para el Municipio de Mazatlán, Sinaloa.[18]
- Normas y reglamentos afines aplicables para el municipio de Mazatlán.

a) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Las bases jurídicas recientes del Plan Director de Desarrollo Urbano se sustentan en particular en las reformas y adiciones a la Constitución de fecha 6 de Febrero de 1976 que afectan los artículos 27, 73 y 115.

Estas se encuentran en el párrafo tercero del Artículo 27, en la fracción XXIX–C del Artículo 73 y en las fracciones IV y V del Artículo 115, donde se confiere a la

[8] Reglamento para el uso y aprovechamiento del mar territorial, vías navegables, playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar; publicado en el DOF 21 de Agosto de 1991.
[9] Constitución Política del Estado de Sinaloa; última reforma POE 26 de Marzo de 2012.
[10] Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa; publicado en el POE No. 105 de 01 de Septiembre de 2004.
[11] Ley de Planeación para el Estado de Sinaloa; publicado en el POE No. 132-Bis de 2 de noviembre de 1987. Fe de erratas en el POE No. 10. Primera sección, de 22 de enero de 1988.
[12] Ley de Desarrollo de Centros Poblados del Estado de Sinaloa; publicada en POE de 01 de Septiembre de 2004.
[13] Ley de Agua Potable y Alcantarillado del Estado de Sinaloa; última reforma POE No. 63 de 27 de Mayo de 1998.
[14] Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Sinaloa; última reforma POE 04 de Agosto de 1993.
[15] Ley de Gobierno Municipal del Estado de Sinaloa; última reforma POE 07 de Noviembre de 2008.
[16] Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa; publicado en POE No. 43 de 09 de Abril de 1993.
[17] Reglamento de Construcción para el Municipio de Mazatlán; 05 de Julio de 2006.
[18] Reglamento de Protección al Medio Ambiente para el Municipio de Mazatlán, Sinaloa;

nación la responsabilidad de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población urbana y rural.

b) Ley General de Asentamientos Humanos.

Para realizar el desarrollo, crecimiento y ordenación de los centros urbanos en el territorio nacional, el Gobierno Federal, ha promulgado la Ley General de Asentamientos Humanos, que en sus artículos 1, 4, 5, 6, 9, 13 y 17 fija las normas básicas para planear la fundación, mejoramiento, crecimiento y conservación de los núcleos de población.

Además, define los principios conforme a lo que el estado ejercerá sus atribuciones para determinar las provisiones, usos, reservas y destinos de áreas y predios, a fin de lograr un desarrollo urbano equilibrado y establecer la competencia de municipios, entidades federativas y federación para poner en práctica los planes de desarrollo urbano.

c) Ley de Planeación.

Las disposiciones de esta Ley son de orden público e interés social y tienen por objeto establecer las normas y principios básicos conforme a los cuales se llevará a cabo la Planeación Nacional del Desarrollo y encauzar, en función de ésta, las actividades de la administración Pública Federal; las bases de integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Planeación Democrática; las bases para que el Ejecutivo Federal coordine sus actividades de planeación con las entidades federativas, conforme a la legislación aplicable; las bases para promover y garantizar la participación democrática de los diversos grupos sociales así como de los pueblos y comunidades indígenas, a través de sus representantes y autoridades, en la elaboración del plan y los programas a que se refiere esta Ley, y las bases para que las acciones de los particulares contribuyan a alcanzar los objeticos y prioridades del plan y los programas.

La planeación deberá llevarse a cabo como un medio para el eficaz desempeño de la responsabilidad del estado sobre el desarrollo integral y sustentable del país y deberá atender a la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, culturales y económicos contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

d) Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

La presente Ley es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en lo que se refieren a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción. Sus disposiciones son de orden público e interés social y tienen por objeto propiciar el desarrollo sustentable y establecer las bases para: garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar; definir los principios de la política ambiental y los instrumentos para su aplicación; la preservación, la restauración y el mejoramiento del ambiente; la preservación y protección de la biodiversidad, y en su caso, la restauración del suelo, el agua y los demás recursos naturales, de manera que sean compatibles la obtención de beneficios económicos y las actividades de la sociedad con la preservación de los ecosistemas; la prevención y el control de la contaminación del aire, agua y suelo; garantizar la participación corresponsable de las personas, en forma individual o colectiva, en la preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente; el establecimiento de los mecanismos de coordinación, inducción y concertación entre autoridades, entre éstas y los sectores social y privado, así como con personas y grupos sociales, en materia ambiental, y el establecimiento de medidas de control y de seguridad para garantizar el cumplimiento y la aplicación de esta Ley y de las disposiciones que de ella se deriven, así como para la imposición de las sanciones administrativas y penales que correspondan.

e) Ley de Aguas Nacionales.

La presente Ley es reglamentaria del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de aguas nacionales; es de observancia general en todo el territorio nacional, sus disposiciones son de orden público e interés social y tiene por objeto regular la explotación, uso o aprovechamiento de dichas aguas, su distribución y control, así como la preservación de su cantidad y calidad para logar su desarrollo integral sustentable.

Las disposiciones de esta Ley son aplicables a todas las aguas nacionales, sean superficiales o del subsuelo. Estas disposiciones también son aplicables a los bienes nacionales que la presente Ley señala.

Las disposiciones de esta Ley son aplicables a las aguas de zonas marinas mexicanas en tanto a la conservación y control de su calidad, sin menoscabo de la jurisdicción o concesión que las pudiere regir.

f) Ley Federal del Mar.

La presente Ley es de jurisdicción federal, rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional, y en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos. Sus disposiciones son de orden público, en el marco del sistema nacional de planeación democrática.

g) Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas.

Es de índole pública la protección, conservación y restauración de monumentos artísticos e históricos, esto través de los gobiernos estatales y municipales en coordinación con el Instituto Nacional de Antropología e Historia o demás institutos culturales del país, para que de este modo y de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley se promueva la preservación del patrimonio nacional.

De manera puntual esta Ley señala lo anterior en sus artículos 2, 4, 5 y 8 y dicha declaratoria se encuentra publicada en el Diario Oficial de la Federación.

h) Reglamento para el uso y aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar.

El presente Reglamento es de observancia general en todo el territorio nacional y tiene por objeto proveer, en la esfera administrativa, al cumplimiento de las Leyes General de Bienes Nacional, de Navegación y Comercio Marítimos y de Vías Generales de Comunicación en lo que se refiere al uso, aprovechamiento, control, administración, inspección y vigilancia de las playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar o a cualquier otro depósito que se forme con aguas marítimas y de los bienes que formen parte de los recintos portuarios que estén destinados para instalaciones y obras marítimo portuarias.

i) Constitución Política del Estado de Sinaloa.

La facultad del Congreso de la Unión y de las Legislaturas en cada uno de los estados de la República, permite expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal de los Estados y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, como la creación de leyes y disposiciones administrativas necesarias para cumplir con estos fines.

j) Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.

Así mismo, ante la necesidad de un desarrollo urbano más racional y ante la exigencia constitucional, fue expedida la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, que en los artículos 2, fracción II; 16, fracción IV, inciso C y 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 30, establecen que la ordenación y regulación de los asentamientos humanos tenderán a mejorar las condiciones de vida de la población mediante el desarrollo equilibrado.

Por lo que corresponde a los planes directores urbanos, ordenar y regular las áreas comprendidas en el perímetro de los centros de población, dichos artículos indican, además, la naturaleza de los planes municipales y estatales respectivos y la manera en que esta ordenación y regulación de los asentamientos humanos tendrá que llevarse a cabo, se señala también que para la elaboración de los programas se requiere de la participación ciudadana a través de los organismos legalmente constituidos.

k) Ley de Planeación para el Estado de Sinaloa.

La presente Ley establece las disposiciones para crear un sistema de planeación que funcione como medio para permitir el eficaz desempeño en cuanto a la responsabilidad del gobierno tanto Estatal como Municipal, que permita el desarrollo integral y que atienda los principios políticos, sociales, económicos y culturales que la Constitución Política expresa.

l) Ley de Centro Poblados del Estado de Sinaloa.

En su Artículo 2 fracción II y IV confieren a la realización de estudios tendientes a la creación, ampliación y mejoramiento de centros poblados, la formulación de planos reguladores y programas para el desarrollo integral de estos, la determinación de las inversiones que propicien o generen el mayor desarrollo y beneficio de la colectividad, y la fundación y fomento de nuevas zonas de habitación y la mejoría de las existentes; así como el establecimiento y protección de áreas de belleza natural y parques estatales de conservación de los factores ecológicos existentes, y zonas o edificaciones que sean de interés histórico o posean características arqueológicas, arquitectónicas, turísticas o urbanísticas especialmente valiosas.

También el Artículo 12-A establece que le corresponde a la Secretaría de Desarrollo Social en coordinación con la Federación y Municipio identificar las acciones para restaurar el equilibrio ecológico, la protección al ambiente en la entidad, proponer prioridades y programas para su atención, así como impulsar en

estas tareas la participación de los sectores público, privado, social y de la comunidad en general.

El Artículo 15 en su fracción XI, establece que las Comisiones Municipales de Desarrollo de Centros Poblados deberán promover la determinación de perímetros, zonificación de áreas y la reglamentación del uso de suelo en los centros poblados y solicitar al Ayuntamiento correspondiente la elaboración o modificación de planes de desarrollo, sus derivaciones, declaratorias de reservas, usos y destinos procediendo con su anuencia a su elaboración, modificación o revisión.

m) Ley de Agua Potable y Alcantarillado del Estado de Sinaloa.

Declara de utilidad pública la planeación, construcción y mantenimiento de obras y servicios básicos referentes a los sistemas de prestación sanitaria de agua potable, alcantarillado y saneamiento en los centros poblados y asentamientos humanos de los municipios del estado de Sinaloa.

n) Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Sinaloa.

Tiene por objeto el establecer las bases para la preservación, restauración y ordenamiento del equilibrio ecológico y la protección al medio ambiente sobre áreas de jurisdicción estatal y municipal para el aprovechamiento de sus elementos naturales de tal modo que se obtengan beneficios económicos y sociales derivados del equilibrio de los ecosistemas.

o) Ley de Gobierno Municipal del Estado de Sinaloa.

En materia de ámbito territorial le corresponde al municipio determinar la planeación y el control de la zonificación y del desarrollo urbano municipal desde una perspectiva territorial con visión regional, enfocando las políticas conforme a las necesidades de desarrollo y a las vocaciones socioespaciales del territorio municipal, sujetándose a una política de ordenamiento territorial. El desarrollo municipal establecerá políticas públicas hacia el territorio con perspectiva regional

urbana, integrando el ordenamiento a través de políticas de desarrollo económico y social, de creación de infraestructura y de sustentabilidad ambiental, para así poder alcanzar un desarrollo armónico y equitativo, así como amable con el medio ambiente, con base en las facultades otorgadas por los numerales 125 fracción V de la Constitución Política del Estado de Sinaloa y 29 y 30 de la presente Ley.

p) Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa.

La presente Ley tiene por objeto establecer las bases para la ordenación y regulación del tránsito de vehículos, conductores, pasajeros y peatones que hagan uso de las vías públicas del estado de Sinaloa; así como estatuir las bases para la regulación del servicio público de transporte en la entidad.

q) Reglamento de Construcción para el Municipio de Mazatlán.

Tiene por objeto regular la planificación, seguridad, estabilidad e higiene, ecología y patrimonio cultural, así como de las limitaciones que se impongan al uso del suelo en el municipio de Mazatlán.

El organismo encargado de ejecutar el presente reglamento es la Dirección de Obras Públicas Municipales, y entre sus atribuciones se desprenden el planear, programar, presupuestar, ejecutar, mantener y controlar las obras de orden público en el municipio.

r) Reglamento de Ecología y Protección al Ambiente de Mazatlán.

Con el objeto de normar la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la protección del medio ambiente es como el Reglamento de Ecología y Protección al Medio Ambiente rige dichos aspectos en el municipio de Mazatlán.

Es así como el H. Ayuntamiento a través de la Dirección de Ecología velará por brindar un ambiente sano que conserve su diversidad, riqueza y equilibrio natural de tal modo que permita alcanzar una mejor calidad de vida para toda la comunidad.

DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.

El municipio de Mazatlán, se localiza al sur de la entidad en una península natural, entre los paralelos 23°04'25" y 23°50'22" de latitud norte y meridianos 105°56'05" y 106°37'10" al poniente del meridiano de Greenwich, colindando al norte con el municipio de San Ignacio, al sur con los municipios de Concordia, El Rosario y, el Océano Pacífico, al oriente con el municipio de Concordia y el estado de Durango y al poniente con el Océano Pacífico[19.]

Imagen. 01 Localización del Municipio de Mazatlán

Fuente: Elaboración propia, 2012.

El municipio cuenta con una superficie de 250,510.21 ha, que representa el 4.41% del total estatal. Y la cabecera municipal por su parte cuenta con un total de 7,895.3 hectáreas.

El municipio cuenta con un total de 368 localidades para el XIII Censo de Población y Vivienda (2010), y una población de 438,434 habitantes, con respecto al estado

[19] Plan Director del Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa 2005-2015.

que cuenta con 5,845 localidades, el municipio representa el 6.29% de localidades del total estatal.

Tabla 01. **Total de localidades a nivel estatal y municipal, 2010.**

Variable	Estatal	Municipal	Respecto al total estatal (%)
Localidades	5,845	368	6.3
Población	2,767,761	438,434	15.8
Territorio	56,799 km^2	2,517.5 km^2	4.4

Fuente: Elaboración propia con datos del XIII Censo de Población y Vivienda (2010) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

La cabecera municipal se localiza en la sindicatura central del municipio, y se encuentra desarrollada sobre la costa surponiente del mismo.

Se aprecia un avanzado proceso de urbanización del municipio de Mazatlán tanto en sus indicadores económicos como demográficos y sociales. Es así como el 87% de la población habita en la cabecera municipal de Mazatlán, un 5% más se encuentra distribuido en las poblaciones de Villa Unión, Fracc. Los Ángeles (El Castillo), El Walamo y El Roble, y el 8% restante se concentran en otras localidades rurales.

Tabla 02. **Concentración de la población en localidades urbanas o rurales en el municipio.**

Localidad	Concentración de la población expresada en porcentajes
Mazatlán (Urbana)	87%
Villa Unión, Fracc. Los Ángeles (El Castillo), El Walamo y El Roble, y el Resto de las localidades (Rurales)	13%

Fuente: Elaboración propia, 2012.

DIAGNÓSTICO – PRONÓSTICO.

Ámbito Regional.

El presente Plan Director de Desarrollo Urbano comprende la ciudad de Mazatlán del municipio del mismo nombre (además de las localidades de El Castillo y Fracc. Los Ángeles, los cuales ya se encuentran inmersos en la mancha urbana), siendo uno de los primeros 11 municipios en crearse (1915) de los 18 totales del estado de Sinaloa. Para el año 2010 cuenta con una superficie de 250, 510.21 Hectáreas (ha), es decir, el 4.53% de la superficie total del estado, por ello se clasifica como el noveno municipio en extensión. Sin embargo la mancha urbana es de 7,895.3 ha y con tendencia a expandirse a zonas poco aptas para el desarrollo. El municipio de Mazatlán cuenta con 8 sindicaturas y una cabecera municipal siendo esta última donde se concentra la mayor parte de las actividades económicas, culturales y administrativas; en un segundo plano destaca la localidad de Villa Unión debido a la proximidad geográfica con la ciudad de Mazatlán y por las actividades económicas relacionadas al ramo portuario, turístico y de servicios que con esta guarda.

Para el 2010 se tiene registro de 368 localidades en el de las cuales cinco son mayor de 2,500 habitantes sobresaliendo Mazatlán, Villa Unión, Fraccionamiento los Ángeles, El Walamo y El Roble esto representa el 1.36% del suelo urbano, mientras que las 363 localidades restantes representan el 98.64% del total de asentamientos menos a 2,500 habitantes. La distribución de población a nivel estatal es de: 73% urbana y 27% rural; a nivel nacional es de 78% y 22% respectivamente, por lo que Mazatlán es un municipio altamente urbanizado conviviendo con una gran dispersión de población rural (véase mapa MT01).

Tabla 03. Localidades del municipio de Mazatlán, Sinaloa según número de habitantes; 2010.

LOCALIDADES POR TAMAÑO			
CLASIFICACIÓN	TAMAÑO	2010	
	TOTAL	LOCALIDADES	POBLACIÓN
Localidades Rurales	**Menos de 2,500 hab.**	**363**	**31,453**
	1 a 99 hab.	306	3,507
	100 a 499 hab.	39	9,363
	500 a 999 hab.	10	6,833
	1,000 a 2,499 hab.	8	11,750
	De 2,500 a 14,999 hab.	**4**	**25,398**
	2,500 a 4,999 hab.	2	5,712
	5,000 a 9,999 hab.	1	6,282
	10,000 a 14,999 hab.	1	13,404
Localidades Urbanas	**15,000 y más hab.**	**1**	**381,583**
	15,000 a 49,999 hab.	0	0
	50,000 a 99,999 hab.	0	0
	100,000 a 499,999 hab.	1	381,583
	500,000 a 999,999 hab.	0	0
	1´000,000 y más hab.	0	0

Fuente: Elaboración propia con datos del XIII Censo General de Población y Vivienda del INEGI (2010).

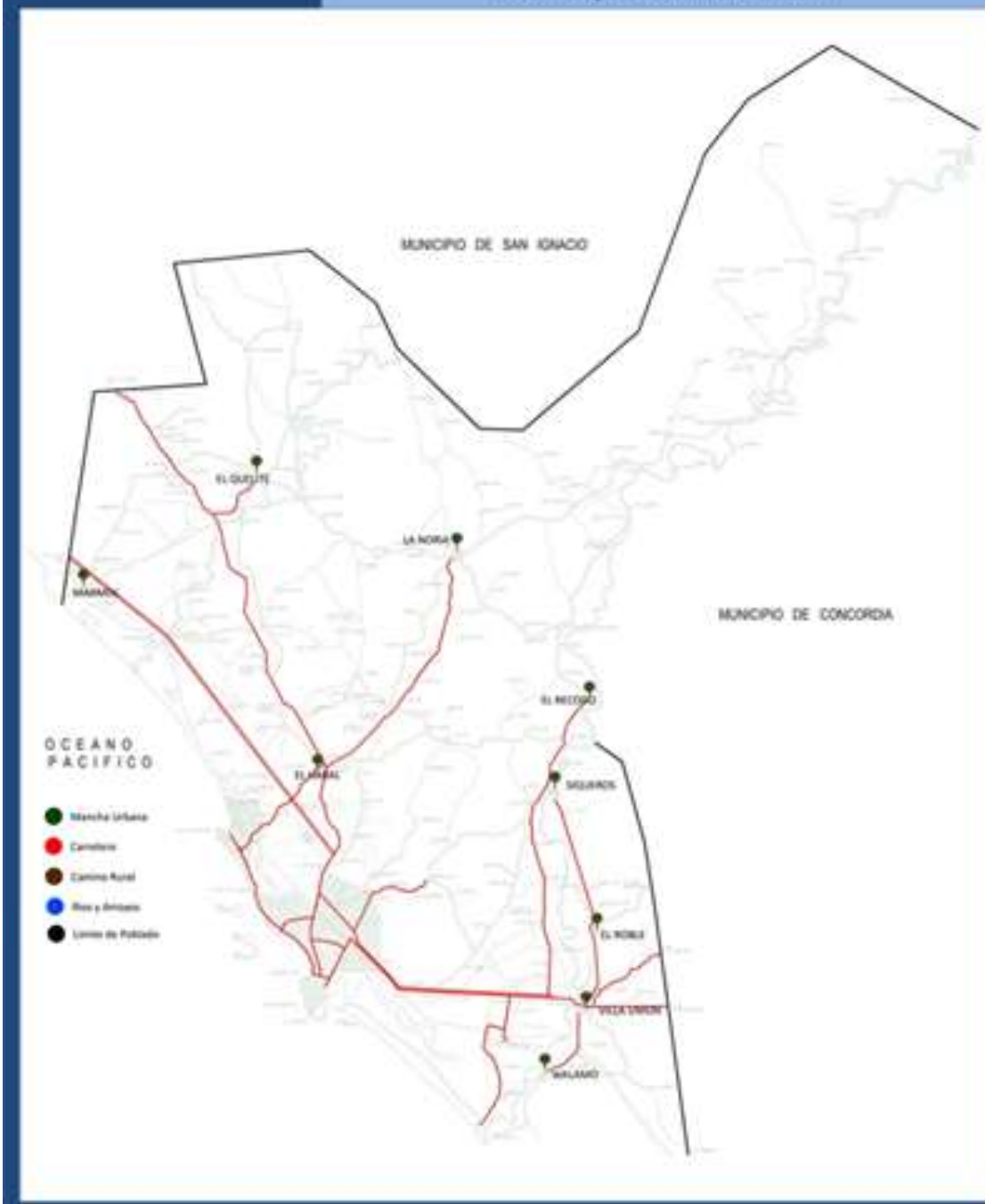
Tabla 04. Crecimiento territorial de la ciudad de Mazatlán; 2010.

Años	Superficie (ha)	Población	Densidad	TCMA
1990	3,904.69	341,345	87.4	
2000	6,085.28	327,989	53.9	-0.4
2010	7,895.30	387,865	49.1	1.69

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Imagen. 02

Plano esquemático de localidades del Municipio de Mazatlán



Fuente: Elaboración propia, 2012.

Medio Físico Natural.

El municipio de Mazatlán se extiende desde la costa del Océano Pacífico hasta la Sierra Madre Occidental, por lo que sus alturas van de los 0 a los 2,400 metros sobre el nivel del mar (msnm) lo que da lugar a significativa diversidad de ambientes naturales, dentro de las que se encuentra la Ciudad de Mazatlán, localizada en la zona costera del municipio.

Relieve.

Según la CONABIO el 45.51% de la superficie territorial del municipio está formada por lomeríos, el 47.95 % por montañas y en menores proporciones hay valles montañosos los cuales en conjunto llegan al 2.90%, también se encuentran planicies que van desde los 0 a 200 msnm los cuales representan el 3.64 % de la superficie.

La mayor parte de la población se ubica en las planicies de la costa, principalmente en la ciudad de Mazatlán y mucho más pequeñas Villa Unión, Fraccionamiento Los Ángeles (Santa Fe) y El Castillo, El Roble, El Habal, y El Walamo; un segundo grupo de pequeñas localidades se extienden hacia la zona de lomeríos, entre las que destacan La Noria, El Quelite y El Recodo; mientras que en la zona de montaña solamente se encuentran pequeñas localidades rurales, la mayoría menores a 500 habitantes.

Frente a la costa de la ciudad de Mazatlán se ubican varias islas pequeñas, como Pájaros, Venados, Lobos, Crestón, Cardones y un poco más al sur la Isla (Península) de La Piedra[20], las cuales pueden jugar un doble papel, como zonas de protección ambiental y/o zonas con potencial de desarrollo turístico.

Las islas Pájaros, Venados y Lobos se ubican frente a la bahía de Mazatlán y están declaradas como reserva ecológica estatal por el Decreto de Zona de

[20] Aunque estrictamente se trata de una península, la población la percibe y la denomina isla, por lo que a lo largo de este documento se usará el adjetivo de isla.

Reserva Ecológica y Refugio de Aves Marinas y Migratorias y de Fauna y Flora Silvestre en 1991, además de ser parte del Área de Protección de Flora y Fauna de las Islas del Golfo de California desde 1978. Pero además del importante papel ambiental se han convertido en un atractivo turístico pues son visitadas por más de 3000 personas al año y el potencial es mucho mayor (véase Mapa MF01).

Fisiografía.

Fisiográficamente en la región donde se ubica el municipio de Mazatlán se han reconocido dos grandes provincias: La Sierra Madre Occidental hacia el Nororiente y la Planicie Costera hacia al Poniente, y entre las dos la subprovincia de Sierras de Pie de Monte. Sin embargo, del análisis de imágenes de satélite y mapas topográficos resulta poco evidente la presencia de una Planicie Costera bien desarrollada, como es el caso en municipios sinaloenses más al norte, ya que están presentes lomeríos en la mayor parte de la provincia, que llegan casi a la zona costera y eventualmente son cortados por valles entre los que destacan los del Río El Quelite y El Presidio por sus amplias llanuras de inundación.

Tabla 05. **Morfología del municipio de Mazatlán.**

Clase	Número de fragmentos	Superficie en hectáreas	Porcentaje
Lomeríos	1	112,371.09	45.51
Montañas	1	118,389.93	47.95
Valles montañosos	1	7,155.85	2.9
Planicies (0-200 m)	1	8,932.37	3.64

Fuente: Comisión Nacional para el Conocimiento y uso de la Biodiversidad -CONABIO-, 2012.

Geológicamente los lomeríos y pequeñas sierras en el entorno de la ciudad de Mazatlán están constituidos por rocas de diversos tipos y diferentes edades, por lo

que las características de la Planicie Costera no son del todo evidentes (ver Tabla 05).

Geología.

Los diferentes mapas geológicos publicados desde hace varias décadas con el objetivo central de exploración minera, independientemente de las diferencias en su interpretación muestran al menos dos etapas importantes en la evolución geológica por demás compleja.

La primera asociada con la apertura del Golfo de California hace aproximadamente 14 millones de años, y una segunda relacionada con la acreción de terrenos en un contexto regional.

Las diferentes unidades geológicas presentes en el municipio están dispuestas de manera un tanto caótica como resultado de diferentes fases tectónicas desde el Paleozoico hasta el Reciente. De esta manera es común, por ejemplo encontrar a unidades terciarias en contacto con rocas tan antiguas como el paleozoico o mesozoico por medio de fallas.

Desde el punto de vista tectónico, diversas deformaciones perturbaron las formaciones de la región. Las rocas mesozoicas sufrieron plegamientos y metamorfismo relacionados con eventos jurásicos y cretácicos de tipo compresivo, mientras que durante el cenozoico se instaló una tectónica de tipo transtensivo y distensivo, la cual originó el fallamiento más importante de orientación NW-SE que afectó a las rocas de casi todas las formaciones. La actividad de este fallamiento está documentada hasta el post-Mioceno, sin poder afirmarse si se manifiesta aún en nuestros días (ver mapa MF02).

Las rocas más antiguas en el municipio corresponden a dos unidades paleozoicas: una intrusiva y otra conformada por rocas sedimentarias, mostrando ambas condiciones de metamorfismo. Las rocas intrusivas han sido clasificadas como piroxenitas y anfibolitas que pasan gradualmente a grabos.

El conjunto sedimentario, por su parte, está conformado por pizarras, cuarcitas, filitas y esquistos con intercalaciones de calizas. Descansando de manera discordante se encuentran rocas calcáreas con intercalaciones de margas y lutitas asiganadas al Cretácico.

Durante el Cretácico superior existió el emplazamiento de grandes cuerpos intrusivos. Sobre estas rocas se encuentra una serie derivada de unidades volcánicas, volcaniclásticas, clásticas del Terciario formadas en condiciones continentales y de edad paleógena (Terciario Inferior).

Estas condiciones volcánicas y volcaniclásticas prevalecieron durante el Neógeno (Terciario Superior) y aún durante principios del Cuaternario.

Finalmente en la zona costera se depositan arenas, limos, gravas y arcillas que han conformado las playas actuales, dunas, manglares, lagunas y llanuras de inundación.

Clima.

En Mazatlán se han descrito cinco tipos de climas, cuya distribución está asociada a la altitud y en menor medida a la latitud. El 63.42% del municipio presenta un clima cálido subhúmedo (Aw_0) se extiende por toda la planicie costera excepto el extremo noroeste, cubre toda la zona del piedemonte de la sierra y penetra hacia el interior de ésta hacia el noreste por las tierras bajas del valle del Río Presidio. En esta zona climática se ubica casi la totalidad de la población del municipio (ver mapa MF03).

El segundo clima en importancia en el municipio de Mazatlán es el semiárido cálido (Bs_1(h´)w), ubicado en la costa norte, representando el 21.2% de la superficie; finalmente, hacia las tierras altas en el norte el clima cálido subhúmedo Aw_0 pasa a Aw_1, un subtipo un poco más húmedo con el 9.29% del área municipal, y más arriba se presenta una zona de transición, semicálido húmedo

(A)Cw_2 (4.71%) para finalmente, culminar en la parte más alta del municipio en una pequeña área (1.3%) de clima templado húmedo Cw_2.

Hidrología.

Los dos principales ríos del municipio son: El Río Quelite y el Río Presidio. El Río Quelite nace en el municipio de San Ignacio, pasando por el municipio de Mazatlán para desembocar en Punta Roja en el Golfo de California. Tiene una longitud de 100 a 110 km. La corriente del río Quelite registra un avance de captación de 835 kilómetros cuadrados por donde escurren anualmente un promedio de 107 millones de metros cúbicos. Esta corriente hidrológica a su paso por el municipio de Mazatlán toca los poblados de: El Castillo, Las Juntas, Amapa, Los Naranjos, El Quelite, Estación Modesto y El Recreo (ver Mapa MF04).

El Rio Presidio nace en la sierra madre occidental, pasa por la quebrada de Ventanas y en Sinaloa atraviesa los municipios de Concordia y Mazatlán. Luego de recorrer 167 km, desemboca en la Boca de Barrón; su cuenca es de 4,400 km2 y tiene un escurrimiento anual promedio de 900 millones de m3. Las principales poblaciones a lo largo del Río Presidio son El Pueblito, La Osa, El Tecomate, Guamúchil, El Zapote, Palmillas, Los Copales, El Placer, Las Iguanas, Puerta San Marcos, El Pichilingue, Cerritos, Tepuxta, El Recodo, Porras, Siqueros, Cofradía, Escamillas, El Roble, Villa Unión, El Walamo, Barrón, Callejón de Ostial y Callejón Rosa, estos dos últimos pertenecientes al municipio de Concordia. Como se podrá observar, se trata de un río que da vida a una buena parte de las localidades del interior del municipio, y abastece la presa Picachos, en los límites con el municipio de Concordia, que puede jugar un papel estratégico en el desarrollo de la región. Sobresalen tres arroyos en el municipio El Zapote, Los Cocos y La Noria los cuales confluyen al río Presidio y dan vida a los pueblos del mismo nombre, además de otras localidades.

De manera específica en la ciudad, El Arroyo Jabalíes y el Estero El Infiernillo son cuerpos de agua que dividen a Mazatlán en dos. El Arroyo tiene su origen con los

escurrimientos de las colinas circundantes y termina en la Av. Insurgentes, en ésta, inicia el Estero y concluye en el Puente Juárez, el cual desemboca al Canal de Navegación.

La cuenca natural Arroyo Jabalíes-Estero El Infiernillo nace al noreste de la ciudad de Mazatlán en las colinas que la circundan. Se trata de una cuenca pequeña con 37.6 km2 y una longitud del cauce de apenas 10.6 kilómetros contando arroyo y estero. Una buena parte de este sistema hidrológico se presenta en el interior de la ciudad de Mazatlán.

El arroyo desemboca en el vaso regulador del Estero El Infiernillo el cual comprende de la Av. Insurgentes hasta el Canal de Navegación, con una longitud de 3.1 kilómetros y este mismo termina desembocando en el estero de Urías por el Puente Juárez. El estero El Infiernillo es alimentado de agua dulce principalmente por el arroyo Jabalíes y por las corrientes marinas que penetran por las escolleras del Puente Juárez. El estero se encuentra seccionado por una serie de puentes desde su boca (Puente Juárez) hasta la confluencia con el Arroyo Jabalíes (Puente Insurgentes) además de que se cerraron dos de sus tres bocas por la construcción del Parque Industrial Pesquero. Además el estero El Infiernillo se ha estado rellenando para dar lugar a asentamientos humanos; El Estero del Camarón también ha sido muy afectado y el estero Urías está amenazado por alteraciones mayores.

El municipio tiene 656 kilómetros de litoral en la región donde el Océano Pacífico se convierte en el Mar de Cortés. Es muy importante el sistema hidrológico costero constituido por lagunas costeras, estuarios y marismas. Sirven como sistema regulador entre las aportaciones continentales y las aguas marinas, sin embargo, la acción antrópica está dando lugar a alteraciones significativas. Vale la pena resaltar, que el estero forma parte de una red de lagunas costeras, manglares y ciénagas que cubren 24 mil hectáreas a través del estado de Nayarit y el Sur de Sinaloa, estos cuerpos de agua son relevantes ya que han sido reconocidos como una prioridad nacional de conservación.

Edafología.

El suelo es la parte exterior de la corteza terrestre donde las rocas se desintegran por efecto de los agentes climáticos y biológicos, estos forman una cubierta en la que la flora y la fauna microbianas transforman el material mineral en alimento para las plantas. Por esto mismo no se puede considerar que la edafología tenga un efecto sobre el desarrollo urbano, sin embargo, cabría reconocer suelos con alta capacidad agrológica que pudieran estar amenazados por el crecimiento de los asentamientos humanos.

En el municipio de Mazatlán los suelos dominantes son: el regosol éutrico, este representa el 41.45% de la superficie, y está ubicado en lo largo de una amplia franja que inicia en la costa central del municipio y se extiende hacia el norte dividiendo al municipio en dos, a pesar de tratarse de un suelo mineral poco desarrollado, en él se presenta agricultura de riego y de temporal. El 33.42% está formado por cambisol crómico, está ubicado en la costa norte y hacia el pie de monte y la parte más baja de la sierra (provincia de la meseta y cañadas), se trata de un suelo rico en nutrientes que permite diversos tipos de agricultura y de hecho en el municipio de Mazatlán, cuando las pendientes lo permiten, ésta se desarrolla sobre el cambisol crómico. Los suelos que presentan menos porcentajes son el feozem háplico con el 12.94% y se encuentra al sur del municipio, en los valles del río Presidio sobre la llanura costera, se trata de una zona donde hay agricultura de riego, de temporal y pastizales cultivados, aunque son suelo ricos en materia orgánica y nutrientes suelen ser poco profundos y por lo tanto vulnerables a la erosión sobretodo en agricultura anual. El litosol con 8.84% de la superficie se ubica al noreste en la parte más alta del municipio, se trata de suelo muy pobre y muy delgado sólo apto para vegetación perene. La rendzina solamente ocupa el 3.35%, una pequeña área cortada por la carretera federal a Culiacán al sur del río El Quelite, se trata de un suelo muy fértil por la cantidad de humus con que cuenta y en el caso del municipio de Mazatlán no se ve amenazado por la actividad humana (ver Mapa MF05).

Uso de suelo y vegetación.

El municipio de Mazatlán presenta una gran diversidad de usos del suelo producto de la variedad de ambientes producidos por la variación vertical (ver Mapa MF06).

Los principales tipos de vegetación natural e inducida son el manglar, vegetación halófila y gipsófila en la costa, en la llanura costera y en el piedemonte se presenta selva baja caducifolia y subcaducifolia, la más abundante pues ocupa otro 40% del municipio, selva mediana caducifolia y subcaducifolia, selva baja espinosa, además hay presencia de pastizal inducido y pastizal cultivado. Hacia la zona montañosa del municipio se localizan bosques de encino, bosques de pino y bosques de pino-encino.

El área sin vegetación aparente en el municipio es de 201.1 hectáreas, el área que comprende los cuerpos de agua son 355.5 hectáreas y los asentamiento humanos cerca de 8,000 hectáreas lo que significa alrededor de 2.6%.

Información complementaria podrá obtenerse en el *Anexo I. Tipos de vegetación presente en el municipio de Mazatlán*.

Unidades de paisaje.

El paisaje representa la versión integrada del medio natural. Se considera al relieve uno de los componentes principales para la definición de unidades por su función como redistribuidor de energía y materiales, aunque la importancia relativa de cada uno de los componentes del paisaje puede variar de un estudio a otro.

La unidad de paisaje es la mínima unidad cartografiable que permite representar espacialmente los principales componentes de un ecosistema (estructural y espacialmente) (Priego et al., 2008). En otras palabras son entidades espaciales en las que existe un homogeneidad relativa en cuanto al comportamiento de cada uno de sus componentes (Salinas, 2005). La unidad del paisaje es la base de un ordenamiento territorial, permitiendo conocer el cambio de uso de suelo, la aptitud

del medio natural, así como también los riesgos naturales a los que está expuesto una determinada zona o región. En ese sentido, la regionalización en unidades de paisaje constituye el sustento físico natural del ordenamiento territorial, y dentro de éste, de las unidades de gestión ambiental.

Con base en los criterios anteriores se describen las unidades de paisaje que se encuentran en el municipio de Mazatlán a las que se les denominará como Upmz01 (Unidad de Paisaje Mazatlán), 02, etc. (ver Mapa MF07).

Se identificaron 22 unidades de paisaje para el municipio, 5 de ellas representan más del 50% de la superficie. La más extensa es la Upmz08 con casi 14% del total. Se extiende en el centro del municipio, desde el oriente de la ciudad de Mazatlán hacia el norte, se trata de los lomeríos en la llanura costera y sobre la cual está actualmente creciendo la ciudad de Mazatlán pero no representa un problema mayor.

Le sigue en importancia por su extensión la Upmz22 con casi 12% de la superficie, se ubica al noroeste del municipio, junta a la costa, es muy similar a la anterior, con menos precipitación, menor presencia de agricultura y menores niveles de alteración; no se encuentra amenazada por el desarrollo urbano y ofrece un área interesante para la preservación.

Con 11.14% está la Upmz10 que se localiza al sur, en el valle y llanura de inundación, formada por el río Presidio, se trata de una zona con varios asentamientos humanos y con agricultura de riego y temporal; los habitantes de la zona esperan ampliar la irrigación aprovechando el agua de la presa Picachos.

La cuarta unidad por extensión con el 9.4% es la Upmz14, se localiza al norte y sur de la ciudad de Mazatlán y se inserta a través de los valles el lomeríos de la Upmz08. El hecho de que la Upmz14 límite con la ciudad de Mazatlán en su costa norte y sur es fundamental pues se trata de zonas de expansión urbana naturales y de áreas de interés de inversiones turísticas que pueden amenazar esteros y manglares de gran valor ambiental.

Finalmente la Upmz07 representa el 9.35% del área municipal, se trata de una franja en el centro norte del municipio, corresponde claramente a la subprovincia del piedemonte (Los Otates) que está poco ocupada sobretodo en la parte norte. Para consultar las unidades de paisaje con más detalle revisar el *Anexo II. Unidades de Paisaje*.

Medio Físico Transformado.

Sistema de Ciudades (Centros de Población).

La ciudad de Mazatlán es la más urbanizada en el municipio homónimo, desde hace ya varias décadas. Su economía está basada fuertemente en la aglomeración de actividades secundarias y terciarias del puerto de Mazatlán. Nunca ha contado con una agricultura de exportación como la de los valles del centro-norte del estado, pues su geografía está caracterizada por la cercanía a la Sierra Madre Occidental que da lugar a una llanura costera relativamente estrecha.

Hasta mediados del siglo XX Mazatlán fue la ciudad con mayor población y centro económico del desarrollo estatal. Esta primacía la perdió frente a Culiacán cuando se puso en operación la Presa Sanalona que convirtió al valle central en una prospera región agroexportadora que detonó demográfica y económicamente a la capital del estado gracias a la expansión agropecuaria.

En el 2010 el municipio tenía 438,434 habitantes, mientras que la ciudad de Mazatlán contaba con 381,583, es decir, el 88.46% de la población. El sistema de localidades mayores a 2,500 habitantes del municipio se complementa con Villa Unión con 13,404 habitantes, El Walamo 3,085 y El Roble 2, 627 que representan únicamente el 4.36% del total de la población municipal. El fraccionamiento Los Ángeles (Santa Fe) cuenta con 6,282 habitantes (1.4%) pero no es propiamente una localidad sino un desarrollo de interés social muy grande adyacente al poblado de El Castillo y cercano a la ciudad de Mazatlán de la cual depende funcionalmente, no

obstante, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía -INEGI- lo trata de manera independiente, en este plan está incluido en los 387,865 habitantes del puerto de Mazatlán. Con esto se manifiesta la primacía abrumadora de la ciudad de Mazatlán frente a las otras localidades urbanas, y al resto rural que constituye solamente 5.64% de los habitantes, aunque debe reconocerse que en algunas de ellas se presenta una discreta transformación en sus actividades productivas y su capacidad de prestación de servicios hacia un modelo más urbano.

En la medida que el sistema de ciudades está constituido a partir de la organización territorial de la prestación de servicios y del equipamiento que sirve para este fin, se analizan a continuación la Organización Territorial del Gobierno Municipal, la estructura de los Transportes y Comunicaciones, el Sistema de Abasto, el Sistema de Salud y el Sistema de Educación, incluyendo la descripción de ubicación por localidad, la población beneficiaria y el ámbito territorial de cobertura y las obras de infraestructura o servicios complementarios.

Municipio.

En el contexto municipal Mazatlán representa el principal proveedor de servicios para los diferentes poblados del municipio, esto se debe a la infraestructura que dispone y la alta concentración de equipamiento con la que cuenta.

Un ejemplo claro del funcionamiento de este sistema es la educación, que para que los habitantes de las sindicaturas más alejadas al puerto puedan desarrollarse profesionalmente se ven en la necesidad de migrar a otras localidades más urbanizadas en busca del siguiente nivel educativo y así hasta llegar a la cabecera municipal a fin de cumplir esta meta, ya que en la mayoría de los poblados cuentan con un nivel de educación primaria, por lo que los movimientos se dan a partir del nivel secundaria, sin embargo no es fácil que un menor que asiste a la secundaria tenga los medios y facilidades para residir en otra localidad o para desplazarse diariamente, por lo que la oferta de ciertos niveles educativos se traduce en un posible factor de deserción.

La ciudad de Mazatlán representa el centro de abasto más importante del municipio, por lo cual, para el resto de las localidades es necesario trasladarse hasta ella para satisfacer necesidades específicas.

Suelo.

La estructura urbana se entiende como la distribución de la ciudad con los diferentes elementos físicos que la conforman, como son los usos de suelo, los tipos de vialidades, corredores urbanos, áreas verdes, el centro urbano y aquellos espacios que son fundamentales para su operación y funcionamiento adecuado.

La ciudad de Mazatlán está conformada por 187 fraccionamientos, 141 colonias, 5 unidades habitacionales y un conjunto habitacional, dando un total 334 asentamientos regulares registrados[21].

[21] 12 de Mayo, 20 de Noviembre, Alameda, Ampl. Lomas del Ébano, Ampl. Villa Verde, Ampl. Lico Velarde, Ampl. Valles del Ejido, Ampl. Fco. Alarcón, Ampl. Felipe Ángeles I y II, Ampl. Urías I, Ampl. Urías II, Ampl. Urías III, Ana Paula 290, Anáhuac, Antiguo Aeropuerto, Arboledas I, Arboledas II, Arboledas III, Arboledas Invies, Azteca, Balcones de Loma Linda, Benito Juárez, Bosque del Arroyo, Brisas del Mar, Brisas del Valle, Buenos Aires, Buganvilias, Burócrata, Campestre, Campo Bello, Casa Blanca, Casa Redonda, Casas Económicas, Centro, Cerritos al Mar, Cerritos Resort, Cerro del Vigía, Club Real, Colinas del Real, Colosio Si, Constitución, Costa Brava, Costa Dorada, Chonitas, Chulavista, Del Bosque, Delfines, Dorados de Villa, Ejidal, Ejido Rincón de Urías, El Castillo, El Cid, El Conchi, El Conchi II, El Dorado, El Encanto, El Palmar, El Paraíso, El Secreto, El Toreo, El Venadillo, Emiliano Zapata, Esmeralda, Esperanza, Estadio, Estero, Ex Hacienda del Conchi, Fco. Labastida Ochoa, Fco. Solís, Felicidad, Felipe Ángeles, Ferrocarrilera, Flamingos, Flores Magón, Fov. Isssstesin, Fov. Jabalíes, Fovissste Esperanza, Fovissste Mazatlán, Ampl. Fco. Villa, Francisco Villa, Fuentes del Valle, Gabriel Leyva, Gaviotas, Genaro Estrada, Gilberto López, Girasoles, Guadalupe Victoria, Gustavo Díaz Ordaz, Hacienda de Urías, Hacienda del Mar, Hacienda Las Cruces, Hacienda Los Mangos, Hacienda Victoria, Hogar del Pescador, Huerta Grande, Huertos Familiares, Independencia, Inf. Alarcón, Inf. Conchi-Arrecifes, Inf. Del Valle, Inf. Jabalíes, Inf. Jabalines, Inf. Olimpo, Inf. Playas, Insurgentes, Jacarandas, Jardines del Bosque, Jardines del Toreo, Jardines del Valle, Jardines de la Rivera, Jardines Residencial, Jaripillo, Jesús García, Jesús Kumate, Jesús Osuna, Josefa Ortiz de Domínguez, Juan Carrasco, Klein, La Campiña, La Foresta, La Rivera, La Sirena, La Tabachines, Ladrillera, Las Brisas, Las Fuentes, Las Mañanitas, Las Misiones 2000, Las Misiones, Las Olas, Las Palmas, Las Torres, Las Varas, Lázaro Cárdenas, Libertad de Expresión, Libertad, Lico Velarde, Loma Atravesada, Loma Bonita, Loma Linda, Lomas de Cristo Rey, Lomas de Juárez, Lomas de Mazatlán, Lomas del Porvenir, Lomas de San Jorge, Lomas del Ébano, Lomas del Mar, Lomas del Valle, López Mateos, Los Caracoles, Los Laureles, Los Magueyes, Los Mangos I, Los Mangos II, Los Olivos, Los Pinos, Los Portales, Los Robles, Los Sauces, Los Tabachines, Los Tulipanes, Los Venados, Luís Echeverría, Madero, María del Mar, María Elena, María Fernanda, María Antonieta, Marina El Cid, Marina Gardens, Marina Kelly, Marina Mazatlán, Marina Real, Mazatlán I, Mazatlán II, Mazatlán III, Mediterráneo, Melina, Miguel Hidalgo, Miramar, Monte Calvario, Montuosa, Morelos, Niños Héroes, Nuevo Cajeme, Nuevo Milenio, Obrera Industrial, Obrera, Olímpica, Palmas del Sol, Palmeiras Club Residencial, Palos Prietos, Parque Ind. Alfredo V. Bonfil, Paseo Alameda I, Paseo Alameda II, Paseo de las Torres, Paseo de los Olivos, Pemex, Periodista, Pescador, Petróleos, Pino Suárez, Playas del Sol, Playa Sur, Plaza Reforma, Pradera del Sol, Pradera Dorada I, Pradera Dorada II, Prado Bonito, Prados del Sol, Primavera, Privada Rincón Colonial, Privanzas, Pueblo Nuevo, Puerta del Mar, Puerta del Sol, Puerta Dorada, Puesta del Sol, Punta Diamante, Quinta Chapalita, Quintas de Gaviotas, Quintas del Mar, Quintas del Real, Rafael Buelna, Ramón F. Iturbe, Real del Mar, Real del Valle, Real Pacífico, Reforma, Renato Vega, Residencial La Joya, Residencial Flamingos, Residencial Rinconada, Rincón de las Palmas, Rincón de las Plazas, Rincón de Mazatlán, Rinconada del Valle, Romanita de la Peña, Royal Country, Rubén Jaramillo, Sábalo Country, Salvador Allende, San Ángel, San Antonio Hills, San Antonio, San Carlos, San Fernando, San Francisco, San Joaquín, San Marcos, San Rafael, Sánchez Celis, Santa Cecilia, Santa Elena, Santa Fe, Santa Rita, Santa Rosa, Santa Sofía, Santa Teresa, Santa Virginia, Segunda Ampl. Valle de Urías, Sembradores de la Amistad, Shimizu, Simón Jiménez Cárdenas, Sinaloa, Santa Laura, Tellería, Terranova Plus, Terranova, Tierra y Libertad, Toledo Corro, Torremolinos Costa Azul, Torremolinos, Tortugas, Tres Palmas, Unid. Habitacional 23 de Noviembre, Universidad 94, Universo, Urías, Valle

La mancha urbana comprende un área total de 7,895.3 hectáreas las cuales se distribuyen en los usos de suelo: comercio, servicios industria y residencia (Habitacional) principalmente.

Tabla 06. **Distribución del uso de suelo en la ciudad de Mazatlán.**

Uso	Hectáreas	%
Área Verde	133.21	1.7
Baldío	588.49	7.5
Comercio	187.26	2.4
Equipamiento	1,299.70	16.5
Habitacional	2,673.20	33.9
Industria	314.03	4
Vialidades	2,699.41	34.2
Total	7,895.30	100

Fuente: Elaboración propia con datos basados en el plano de uso de suelo, 2012.

El uso de suelo que ocupa una mayor superficie es el habitacional y se clasificó por el tipo de producción y el valor de las viviendas en:

- Vivienda precaria, autoproducida con materiales de baja calidad y con techumbre ligera. Se encuentra concentrada a las orillas del estero El Infiernillo, así como en la periferia de la ciudad, en las marismas y en cauces naturales de arroyos (ver Mapa MT02).
- Vivienda económica, es el tipo de vivienda que predomina en la ciudad de Mazatlán, es autoproducida con un cierto nivel de consolidación por lo que tienen losas u algún tipo de techumbre formal, alguna vez fueron irregulares; ocupa una gran superficie pero es más común hacia el oriente de la ciudad y en las periferias de las localidades del interior.

Bonito, Valle de Urías, Valle Dorado II, Valle Dorado, Valles del Ejido, Valles del Sol, Venustiano Carranza, Villa Bonita, Villa Carey, Villa de las Flores, Villa Florida, Villa Galaxia, Villa Jaraco, Villa Marina, Villa Satélite, Villa Tutuli I, Villa Tutuli II, Villa Verde, Villas del Estero, Villas del Mar, Villas del Real, Villas del Rey, Villas del Sol, Vistas del Mar, Viva Progreso y Zona Dorada.

- Vivienda de interés social, es resultado de la promoción pública e inmobiliaria, se encuentra dispersa en la ciudad, e incluso en la periferia. Resulta muy común en la zona oriente de la ciudad.
- Vivienda regular, producción formal y generalmente de naturaleza comercial aunque puede ser por encargo, con características de calidad intermedia.
- Vivienda buena, proviene de una producción formal y se encuentra en los nuevos tipos de fraccionamientos, los cuales se ubican hacia el norte de la ciudad.
- Vivienda muy buena, formas de producción igualmente formal, pero de excelente calidad. Se encuentra en determinadas áreas de la ciudad: la Marina Mazatlán, el Fraccionamiento El Cid y Marina El Cid, hacia la costa norte.
- Vivienda Antigua. El tipo de vivienda antigua tiene mayor concentración en la zona sur de la ciudad; en el llamado Centro Histórico, ya que este cuenta con un decreto de zona de monumentos y preserva muchos de los inmuebles, lo que favorece y hace que prevalezca este tipo de construcciones.

Las actividades comerciales y de servicios se encuentran en el centro de la ciudad de Mazatlán y algunos subcentros más recientes, así como en corredores principales, caracterizados por ser de usos mixtos. Destaca por su concentración de actividades comerciales y de servicios orientada al turismo la franja costera de la ciudad de Mazatlán.

El equipamiento principal en la ciudad (servicios de salud, educación básica y media, recreación y deporte), tienen una clara centralización lo que genera viajes desde las periferias de la ciudad hacia esta área.

La industria se localiza con mayor impulso en la zona portuaria, en donde se ha establecido para llevar a cabo diferentes procesos que se relacionan con la actividad pesquera o bien, para tomar ventaja de las facilidades de transportación pesada como la marítima y la ferroviaria.

Una zona fundamental dentro de la estructura urbana es sin duda el Centro Histórico ya que en él se realizan una diversidad de actividades turísticas, administrativas, comerciales y culturales, es por ello que se realizó el Plan Parcial del Centro Histórico de la Ciudad de Mazatlán. En esta zona se sitúan la mayor atracción de viajes de la ciudad, lo que ocasiona una fuerte afluencia vehicular transitando más del 90% de las rutas de transporte urbano.

La ciudad está ligada desde su fundación hasta la actualidad, al intercambio de mercancías vía marítima. Ha sido la puerta de entrada y salida de la región, siendo esta su base económica, al igual que la actividad turística, la cual genera un 47% (2008) del PIB municipal.

Existen distintos factores que han impulsado a la migración de los habitantes, entre los principales, debido a que esta población busca nuevas oportunidades de vivienda, mejores servicios de infraestructura y una mejor calidad de vida.

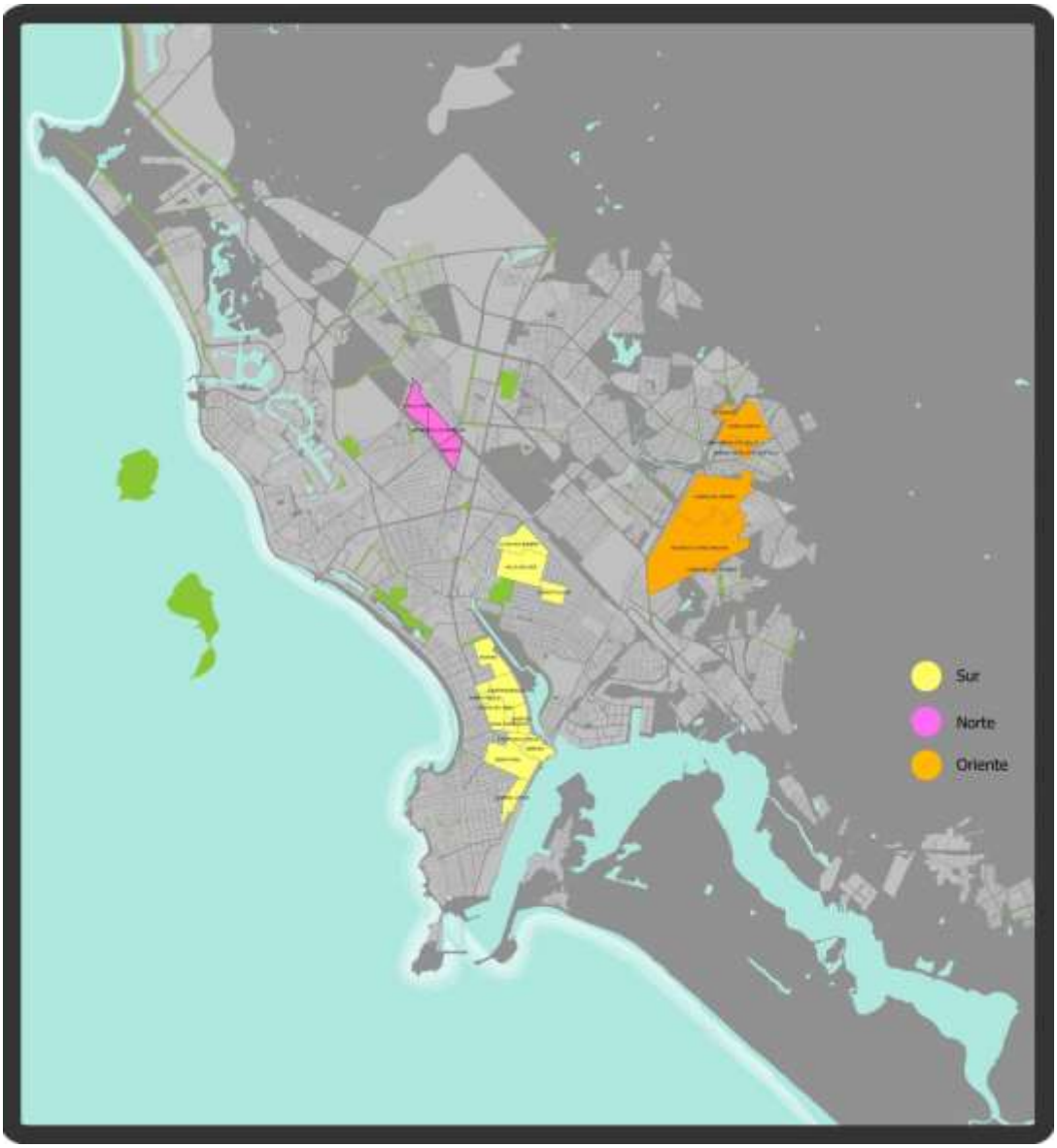
Las zonas de la ciudad que se identifican con mayor densidad de población ya sea alta o muy alta, son las ubicadas en la península de la ciudad al sur, estas presentan densidades altas entre 95 y 148 habitantes por hectárea y muy altas de 149 a 238 habitantes por hectárea. Las Ageb´s también muestran este fenómeno en las colonias: Obrera, Gabriel Leyva, Montuosa, Francisco Solís, Juan Carrasco, Libertad, Lomas del Mar, Campo Bello, Independencia y Estero. Otras colonias cercanas a las vías del ferrocarril que dividen de oriente a poniente la ciudad son: Villa Galaxia, 20 de Noviembre y Constitución, unidades habitacionales que junto con las de Infonavit también presentan muy alta densidad de habitantes.

En la zona oriente caracterizado por un uso de suelo meramente habitacional se ubican las Ageb´s de media densidad, que rondan de los 55 a 100 habitantes por hectárea, representadas en las colonias Lomas de las Torres, Lomas del Ébano, Ricardo Flores Magón, Rincón del Valle, Miguel Hidalgo y Costilla, Doña Chonita y El Conchi. Por el contrario las densidades más bajas con hasta 50 habitantes por hectárea están dispersas en la ciudad predominando zonas

costeras, donde se encuentran las zonas de desarrollo turístico y playas.

Hacia el norte, siguiendo las vías del tren, se encuentran los nuevos asentamientos humanos con densidades bajas y medias, en colonias como Los Mangos, Hacienda Los Mangos, Chula Vista, con densidad de entre 25 y 55 habitantes por hectárea.

Zonas con mayor densidad habitacional.



Fuente: Elaboración propia, 2012.

Infraestructura.

La ciudad de Mazatlán, se caracteriza por un desarrollo urbano no planeado, iniciándose éste en los extremos del puerto con una población básicamente de trabajadores de la construcción, que paradójicamente no tenía acceso a la vivienda formal en la zonas ya establecidas; en una segunda etapa optaron por instalarse en las orillas de esteros, invadiendo espacios naturales y de riesgo, en localizaciones que implicaban mayor dificultad y costo para llevar los servicios, lo que originó un rezago en la dotación de estos servicios, generándose espacios formalmente estructurados pero sin servicios. Algunas colonias que presentan estas características son: Presas del Valle, 13 de Septiembre, Hacienda Don Federico, Emilio Goicochea y Líderes en Acción, Miguel Hidalgo, Nuevo Cajeme y Jesús Kumate.

Si a nivel de la cabecera se privilegia la inversión en infraestructura en las zonas turística e industrial, a nivel municipal el problema es más severo, ya que la ciudad de Mazatlán concentra una gran parte de las inversiones en el rubro. Actualmente un gran número de poblaciones no cuenta con agua potable, ni con infraestructura para conducirla, y mucho menos se cuanta con los servicios de drenaje.

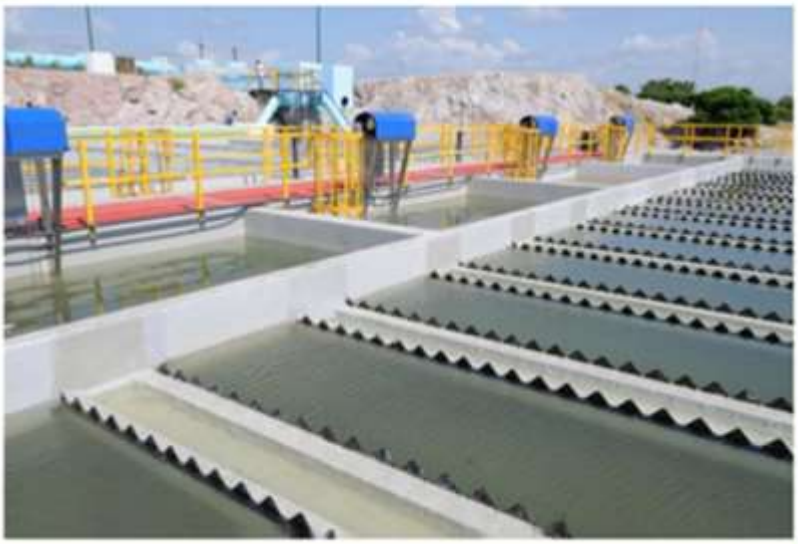
No obstante, debe reconocerse que esas carencias están ligadas, como ya se expuso, a la enorme dispersión de población que provoca que sea financieramente inviable la inversión en infraestructura, sobre todo en los asentamientos irregulares que se encuentran hacia el norte de la ciudad y sobre los márgenes del arroyo Jabalines, el estero El Infiernillo y más aún en los sitios de alto riesgo por inundaciones y deslizamientos.

Agua potable.

Con la construcción de la planta potabilizadora “Los Horcones” el abastecimiento de agua potable para la ciudad se optimiza ya que cuenta con una captación de 3.00 m^3/s debido a su elevación de 75.10 m. Este sistema de agua rodada dispone de 6 diques y canales para su distribución, misma que viaja 18.220 km, cabe

señalar que el agua es subida a la planta desde un cárcamo construido al pie de la misma planta (ver Mapa MT03-A).

Imagen. 03 Planta Potabilizadora " Los Horcones"



Fuente: Elaboración propia, 2012.

La ciudad se abastece de aguas subterráneas provenientes del acuífero Río Presidio, que es el más cercano a la ciudad ubicado a 23 km al oriente, en el Valle de Villa Unión, mediante 2 plantas de captación, una en el poblado de El Pozole a 18 km, y otra en el poblado de San Francisquito, entre ambas tienen 40 pozos, de los cuales durante el año trabajan en promedio 38% con un gasto de 1.3 m^3/s.

Existen cuatro tanques de almacenamiento que se encuentran en: Casa Mata, Loma Atravesada, Flores Magón y Loma Bonita, con una capacidad de 11,000 m^3, 5,000 m^3, 5,000 m^3, 2000 m^3, respectivamente.

En estos tanques se realiza un tratamiento de agua, basándose en cloración y que de acuerdo a la norma oficial mexicana NOM-127-SSAI-1994, el agua de este

acuífero no requiere de planta potabilizadora, se aplica Gas-cloro e Hipoclorito de calcio en tanques y en algunas cisternas distribuidas por la ciudad.

El agua es 100% potable sin embargo el problema esencial que se observa es que en la mayoría de los pozos, el agua excede en su contenido de fierro y manganeso.

De acuerdo a la información disponible, el agua con esta característica produce inconvenientes de tipo doméstico y además provoca incrustaciones en las tuberías por depósito de Hidróxido férrico y del Oxido de manganeso, la eliminación del exceso de los contenidos de fierro y manganeso, por métodos convencionales de desferrización y desmanganización representan costos muy altos en términos económicos.

Actualmente la red primaria y secundaria, se forman de tuberías de asbesto cemento y P.V.C. principalmente con diámetros que varían de 0.075m (3 pulgadas) a 0.90m (36 pulgadas), con una longitud aproximada de 802.7 km.

El tipo de servicio es por toma domiciliaria, se tiene una cobertura en el servicio del 97% con área servida aproximadamente de 3,225 ha. Existen zonas que no cuentan con redes y el suministro es basándose en pipas, para satisfacer las necesidades de nuevas colonias se requiere a corto plazo la construcción de redes en una superficie de 342 ha para un total aproximadamente de 30,000 habitantes.

La cantidad de agua diaria que requiere una población está en función del número de habitantes, de sus necesidades domésticas, comerciales e industriales y de sus costumbres, además intervienen otros factores como:

- El clima;
- El tipo de fuentes de abastecimiento;
- La calidad del agua;
- Las tarifas;
- El disponer de alcantarillado;

- Las diferencias en los niveles de vida.

Y su unidad se mide en litros por habitantes por día (l/h/d), y se considera que una persona gasta un promedio de 150 l/h/d.

Al mes de Julio de 1998, se calculó un consumo medio de 214.93 l/h/d, el cual no satisface una demanda continua del servicio de agua potable, será necesario incrementar la infraestructura o iniciar un sistema de agua a tandeos como en otros estados de la república, se estima que para el año 2020 se requerirán 2,500 l/s de agua para dotar a la población urbana.

Esta problemática se ve resuelta con la potabilizadora de agua Los Horcones la cual se programó para $3m^3/s$.

Drenaje sanitario.

En la actualidad, la mayor parte de la red de alcantarillado trabaja como sanitario, drenando solo las aportaciones de aguas residuales de las viviendas conectadas al sistema.

La red de atarjeas está formada en su mayoría por tuberías de concreto siempre variando entre 20 y 25 cm de diámetro, estimándose una cobertura de acuerdo a la población y número de descargas del 89%, cubriendo una superficie de 2,961 ha. La longitud de la red de atarjeas es de aproximadamente 633.7 km por lo que existe una superficie aproximada de 369 ha sin servicio; principalmente en las colonias denominadas Felipe Ángeles, Lomas del Ébano, Mazatlán I, Mazatlán II, Mazatlán III, Villas del Sol, Loma Bonita, El Conchi, Libertad de Expresión y Jaripillo; la construcción de estas redes beneficiaría a casi 26,000 habitantes (ver Mapa MT03-B).

Las redes de atarjeas se interconectan por medio de 11 cárcamos de bombeo y líneas de presión, destinando las aguas negras hacia una planta de tratamiento tipo primario ubicada en la falda del Cerro del Crestón, donde desechan los líquidos al cuerpo receptor a través de un emisor submarino con tubo difusor que permite eliminar las aguas negras tratadas y distribuirlas en el interior del mar;

esta descarga corresponde aproximadamente al 97% de las aguas negras generadas por la población.

A mediados del año 2012 entró en funcionamiento la planta tratadora Norponiente, operando en un 50%, lo que ayuda a que la planta del Crestón pueda funcionar en un 100% de su capacidad.

Drenaje pluvial.

En Mazatlán no existe drenaje pluvial por lo que los problemas de inundaciones se han agravado año con año. En este tipo de drenaje se detecta escasa infraestructura, encontrándose sólo lo siguiente:

- Colector Gutiérrez Nájera (entre Juan Carrasco y Av. Del Mar);
- Colector Roosevelt (en el centro de la Ciudad);
- Ducto Banrural (Av. Camarón Sábalo hacia el Mar);
- Ducto Hotel Hacienda (Calle Río Fuerte hacia el Mar);
- Ducto Lico Velarde (Fovissste, Lico Velarde y Amp. al Arroyo Jabalines);
- Ducto Pemex (Pemex, G. Leyva y Zapata al Estero del Infiernillo);
- Ducto Rafael Buelna (Jesús Kumate y Av. La Marina);
- Ducto Zona Dorada (Calle Laguna hacia el Mar);
- Canal Av. Emilio Barragán (Av. Emilio Barragán y Miguel Alemán al Muelle);
- Canal Av. Francisco Solís (Av. Fco. Solís hacia Arroyo Tiros Cuates);
- Canal Av. Internacional (Av. Internacional y Priv. del Estero a Col. Azteca);
- Canal Col. López Mateos (Col. López Mateos hacia Arroyo Jabalines);
- Canal Col. Zapata (Col. Zapata con salida a Av. Manuel J. Clouthier)
- Canal Fracc. Infonavit Alarcón (Alarcón, Arboledas y Misiones al Arroyo Jabalines);
- Canal Fracc. Infonavit Playas (Inf. Playas a Leche Suprema al Arroyo Jabalines).

La ciudad presenta la característica de húmedo caluroso, con abundancia de lluvias principalmente en el mes de septiembre, con un tipo de suelo con alta

capacidad de absorción; por lo que en algunas zonas de la ciudad el nivel freático se encuentra a menos de un metro de la superficie de la tierra.

En temporadas de tormentas tropicales, la ciudad se ve afectada por inundaciones en diferentes zonas, y todos los desfogues van a dar a los arroyos Jabalines, Santa Rosa, El Seminario, Pozos Cuates, y posteriormente al Estero El Infiernillo, Estero de Urías, Estero del Sábalo, Estero del Yugo, Estero La Escopama para desembocar al Océano Pacífico (ver Mapa MF08).

Energía eléctrica.

La ciudad de Mazatlán según datos del XIII Censo de Población y Vivienda, las viviendas particulares habitadas que disponían de energía eléctrica eran 107,996, aproximadamente casi el total de las viviendas en la ciudad, que para el año 2010 contaba con un total de 109,097.

En la actualidad la ciudad de Mazatlán cuenta con una central termoeléctrica, “José Aceves Pozos” (Mazatlán II), la cual cuenta con 3 unidades, con una fecha de entrada en operación el 13 de noviembre de 1976, y tiene una capacidad efectiva instalada de 616 MW (Megavatios). Esta central termoeléctrica distribuye el servicio a toda la ciudad en condiciones normales, se cuentan con líneas de subtransmisión 115 kv.

La ciudad cuenta con una alta cobertura en esta rala de electrificación con el sistema de potencia Nororiente que se produce en la termoeléctrica “José Aceves Pozos”, que esta interconectado con líneas de transmisión de 230 kv y que a través de subestaciones de distribución en la ciudad forma en anillo suministrador. Dicha red abastece poblaciones vecinas como El Conchi y Villa Unión, así como la Isla de la Piedra, la zona del Habalito del Tubo, y la zona de Oceánica y el Delfín.

El total de las subestaciones eléctricas en Mazatlán son 7, las cuales ayudan a su distribución en toda la ciudad, éstas se enlistan a continuación (ver Mapa MT03-A):

- Subestación “Mazatlán Norte”, ubicada en Av. Rafael Buelna (70 mva).

- Subestación “Mazatlán Centro”, ubicada en calle 21 de Marzo entre Germán Evers y Potrero del Llano (60mva).
- Subestación “Del Mar”, ubicada atrás del Acuario Mazatlán y el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Secretaría de Salud, Sección No. 80.
- Subestación “Mazatlán Oriente”, ubicada en la Av. Santa Rosa.
- Subestación “Habal”, ubicada en Carretera México 15D (Carretera Culiacán Cuota).
- Subestación “Mazatlán I”, ubicada en la colonia Urías (60 mva).
- Subestación “Cerritos”, ubicada en la zona de Cerritos (40 mva).

En el año 2008, la Comisión Nacional de Electricidad proyectó cuatro subestaciones más para la distribución del servicio, sobre todo la Zona Norte de la ciudad, que es en donde se están proyectando la mayoría de los desarrollos, y una hacia el sur, a continuación se menciona la ubicación de estas subestaciones:

- Marina Mazatlán.
- Marina El Cid.
- Tecnológico de Monterrey.
- Área del Aeropuerto “Rafael Buelna”.

Alumbrado público.

Actualmente se estima que la ciudad cuenta con un 95% de cobertura en las áreas ocupadas, el cual equivale a 17,000 luminarias instaladas, aproximadamente. De estas luminarias el 95% son de vapor de sodio y el 5% restante son de otros tipos, entre los que se encuentran el vapor de mercurio e incandescentes; la red de alumbrado público, beneficia al 90% de la población total.

La distribución del alumbrado público se destina el 40% en la zona urbana, el 21% en avenidas, el 23% en fraccionamientos y el 16% en la zona rural.

Pavimentación.

La traza urbana de la ciudad es irregular, originada por la topografía y el poblamiento que manifiesta diferentes épocas, existe actualmente, por su forma de trazo, desde la clasificada como tipo de malla ramificada hasta la de trazo rectilíneo; esta variedad de formas provoca serios problemas de movilidad, como cuellos de botella o conflictos viales.

La ciudad cuenta actualmente con un 42% de vialidades pavimentadas, que benefician al 82% de la población total, debido a los escasos recursos destinados para satisfacer este rubro, el promedio anual de construcción es de 5 kilómetros y de 285 m en reparación. Los costos que se generan por kilómetro construido son de $2’640,000.00 y por kilómetro de mantenimiento de $1’280,000.00.

Relleno sanitario.

La ciudad de Mazatlán no cuenta con un relleno sanitario formal, por el contrario, existe un tiradero a cielo abierto conocido como el “Basurón”, el cual cuenta con problemas de escurrimientos de lixiviados a los mantos freáticos.

De ahí la necesidad de crear un programade manejo de residuos sólidos, con una ubicación estratégica, en la Carretera Internacional México 15 al sur, al oriente de la colonia Urías (al lado del Basurón), que cuente con 20 hectáreas de terreno, proporcionando apoyo a la zona del “Basurón” y por supuesto la posterior construcción de un relleno sanitario de manera formal. Así mismo, requerirá un proyecto de índole ambiental que contrarreste el impacto de estas actividades en la zona establecida.

Vivienda.

El número de viviendas tanto en el estado de Sinaloa como en el municipio de Mazatlán se ha incrementado en los últimos 20 años, logrando tener una tasa de

crecimiento media anual entre 1990 y 2010 de 6.96% en el estado y una tasa de crecimiento de 7.85% para el municipio.

El fuerte crecimiento de la vivienda se debió a la política de producción masiva de la última década, ya que de 1990 a 1995, Sinaloa tuvo una tasa de crecimiento de vivienda de solo 3.66%, llegando a las 510,274 unidades. En el municipio de Mazatlán la cifra fue mayor, ya que la tasa de crecimiento alcanzó 4.49% en ese periodo llegando a un total de viviendas en 1995.

Como se decía, los incrementos más fuertes se han obtenido de 2005 a la fecha, tanto en el estado como en el municipio, ya que se alcanzaron tasas de 6.96% y 7.85% respectivamente. La ciudad de Mazatlán tuvo un fuerte incremento para el año 2010 con una tasa de crecimiento de 8.24% respecto de 2005, llegando a 139,851 unidades. Lo anterior significa que el aumento en la producción de vivienda ha estado concentrado en las zonas urbanas como en el caso de Mazatlán.

Tabla 07. **Total de viviendas en el estado, Municipio y Ciudad 1990-2010.**

Año	Estado de Sinaloa		Municipio de Mazatlán		Ciudad de Mazatlán	
	Total de viviendas	TCMA	Total de viviendas	TCMA	Total de viviendas	TCMA
1990	426,257		67,106		56,331	
1995	510,274	3.66	83,567	4.49	71,399	4.85
2000	575,292	2.43	94,050	2.39	81,601	2.71
2005	642,299	2.23	107,143	2.64	94,141	2.9
2010	899,048	6.96	156,362	7.85	139,851	8.24

Fuente: Elaboración propia con datos del XI Censo de Población y Vivienda (1990), Conteo de Población y Vivienda (1995), XII Censo de Población y Vivienda (2000), II Conteo de Población y Vivienda (2005) y XIII Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

De lo anterior se deduce que el problema de la vivienda no es de naturaleza cuantitativa pues durante las décadas anteriores se han producido más viviendas que familias en Mazatlán y sin embargo, persiste el problema social de la vivienda

en dos sentidos, primero, importantes sectores de población pobre son incapaces de acceder a los mercados de vivienda y continúan resolviendo la necesidad a través de ocupaciones irregulares como en el caso del estero El Infiernillo y las zonas ubicadas al nororiente de la ciudad; segundo, porque la vivienda de interés social producida en los últimos años muestra carencias de localización, casi siempre se trata de desarrollos en situaciones muy periféricas, de muy mala calidad constructiva y en situaciones de asilamiento y pobre complementariedad con otras actividades y servicios de la ciudad, el Fraccionamiento Los Ángeles es una buena síntesis de esta problemática.

De hecho, la inadecuada política de vivienda ha llevado a que en la ciudad de Mazatlán se tengan 21,768 viviendas desocupadas, tanto en la periferia de reciente desarrollo como en la ciudad interior (ver Mapa MT04 y MT05).

Población total estimada.

La población promedio de ocupantes por vivienda ha disminuido con el paso del tiempo, hace 20 años el promedio de ocupantes llegaba en Sinaloa hasta 5.21 personas por vivienda particular habitada, mientras que para el municipio de Mazatlán era de 4.7, con el tiempo el promedio de ocupantes ha disminuido a 3.87 para el Estado, 3.56 para el municipio y 3.56 para la ciudad de Mazatlán.

Tabla 08. **Promedio de ocupantes en viviendas particulares habitadas, 2010.**

Año	Estado de Sinaloa			Municipio de Mazatlán			Ciudad de Mazatlán		
	Pob. Total	Total de viviendas particulares habitadas	Promedio de ocupantes en viviendas particulares habitadas	Pob. Total	Total de viviendas particulares habitadas	Promedio de ocupantes en viviendas particulares habitadas	Pob. Total	Total de viviendas particulares habitadas	Promedio de ocupantes en viviendas particulares habitadas
1990	2,204,054	422,242	5.21	314,345	66,772	4.7	262,705	56,014	4.68
1995	2,425,675	509,297	4.7	357,619	83,339	4.3	302,808	71,185	4.25
2000	2,536,844	572,816	4.42	380,509	93,644	4	327,989	81,218	4.03
2005	2,608,442	622,422	4.2	403,888	103,534	3.75	352,471	90,754	3.88
2010	2,767,761	713,142	3.87	438,434	122,383	3.56	387,865	109,097	3.56

Fuente: Elaboración propia con datos del XI Censo de Población y Vivienda (1990), Conteo de Población y Vivienda (1995), XII Censo de Población y Vivienda (2000), II Conteo de Población y Vivienda (2005) y XIII Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

Vialidad y Transporte.

Estructura vial.

La estructura vial está compuesta por arterias de uso común de propiedad pública destinada al libre tránsito de vehículos y peatones. Estas vías sirven como nexos de comunicación entre las diferentes zonas de la ciudad, en este contexto se ha definido la jerarquización de las vías por su importancia y nivel de servicio. Esta clasificación cuenta con siete categorías que son:

- Carretera Regional: Son las arterias que unen dos o más comunidades, y comprende la Carretera Federal México 15 salida Norte y Sur, y la Carretera Federal de Cuota Maxipista “La Costera”.
- Vías de Acceso Controlado: En Mazatlán no existe este tipo de vías debido a su topografía y morfología, este sistema vial comprende el tipo de viaductos y periféricos.
- Vialidad Primaria: Son las avenidas principales de la traza urbana, este tipo de vialidad, representa en la ciudad una longitud de 40 kilómetros, de éstos

el 7% es de menos de 4 carriles, el 2% de 4 a más carriles, manteniendo una cobertura de 24% en pavimentación.

- Vialidad Secundaria: Son avenidas o calles de tránsito interno de una zona, las cuales se conectan con la vialidad primaria, en total abarcan 75 kilómetros de longitud, con una cobertura de pavimentación de 30%.
- Calle Local: Son calle que tienen como función conectar a los predios con la vialidad secundaria, permitiendo a su vez el acceso directo a las viviendas.
- Vías Peatonales: En la ciudad se cuenta con pocas vías peatonales, algunas se ubican dentro del Centro Histórico. En otras partes del municipio no se cuenta con este tipo de vías

Debido a las actividades turísticas, portuarias y comerciales que mantiene Mazatlán; el crecimiento del sistema vial ha sido desarticulado y ha respondido más al crecimiento vehicular que a un proceso de planeación.

Movilidad motorizada.

La movilidad motorizada en Mazatlán ha incrementado de una manera acelerada en las últimas décadas; en 1980 cuando la ciudad tenía una población de 249,988 habitantes, se tenían registrados un total de 15,561 vehículos, esto equivalía a 16.1 habitantes por vehículos, en comparación con ello, para el 2010 incrementó un 157% desde 2005 lo que indica que existen tres habitantes por vehículo.

Tabla 09. **Número de automóviles en el municipio de Mazatlán.**

Año	Población	Vehículos	Incremento	Hab. / Veh.
1980	249,988	15,561	252%	16.1
1990	314,345	39,282		8
1995	357,619	62,833	160%	5.7
2000	380,509	57,129	91%	6.7
2005	403,888	84,421	148%	4.8
2010	438,434	132,417	157%	3.3

Fuente: Estadísticas de vehículos de motor registrados en circulación.

Lo anterior condiciona los problemas de desplazamiento en la ciudad; es así, como el problema de movilidad se percibe por la actividad y dinámica de población y aunado a esto, la disparidad de crecimiento de infraestructura vial contra el incremento exponencial del parque vehicular, la heterogeneidad en las dimensiones viales, deficiencia del transporte público, accidentes de tránsito, falta de respeto a las normas, carencia de señalización adecuada, entre otros.

Otro elemento determinante en la movilidad de Mazatlán resulta el crecimiento acelerado y la incompatibilidad de usos de suelo, lo que ocasiona largos traslados de la población de un lugar a otro, generando la saturación vial además del incremento de puntos conflictivos. En este sentido, los cuatro corredores que concentran el 80% del flujo vehicular son:

***Tabla 10.* Corredores urbanos con más tránsito vehicular.**

Corredores	Km	Carriles de circulación
Av. Ejército Mexicano	2.2	4
Av. Gabriel Leyva	3.22	2
Av. Insurgentes	2.95	2
Blvd. Luis Donaldo Colosio	3.76	6

Fuente: Elaboración propia con datos del estudio de Sistema Integral de Corredores Urbanos de Mazatlán, 2009

En el año 2010 se registró un total de 1,020 accidentes causados por automovilistas, ocasionando pérdidas económicas de $15’248,700.00 y un total de 14 vidas humanas. En el periodo 2009-2010, se registraron 46 cruceros donde se presentó algún accidente de tránsito, siendo 10, los cruceros considerados de mayor índice de esta problemática.

Tabla 11. Los 11 cruceros con mayor índice de accidentes del 2009 -2010

No.	Cruceros con mayor índice de accidentes del 2009 -2010
1	Gabriel Leyva y Pedro Infante.
2	Gabriel Leyva y Del Obrero.
3	Gabriel Leyva y Gómez Zetta.
4	Avenida Manuel J. Clouthier y Avenida Jacarandas.
5	Del Mar e Insurgentes.
6	Ejército Mexicano e Insurgentes.
7	Gabriel Leyva e Insurgentes.
8	Rafael Buelna y Francisco Solís.
9	Avenida Ejercito Mexicano y Río Piaxtla.
10	Rafael Buelna y Reforma.

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Para efectos de este documento, al inicio del 2013 se realizaron una serie de aforos vehiculares en las principales vías de comunicación de la ciudad, considerando tres horarios: de 07:00-08:00 horas, de 13:00-14:00 horas y de 17:00-18:00 horas, en los cuales el conteo fue clasificando el tipo de vehículo en particulares, camión urbano, motocicletas, bicicletas, taxis y camiones de carga (ver Mapa MT06).

La siguiente tabla muestra el total del conteo realizado en cada uno de los cruces de unas de las avenidas más importantes de la ciudad de Mazatlán.

Tabla 12. Aforo vehicular en cruceros principales, 2013.

Núm.	Nombre	Particulares	Camión Urbano	Motocicletas	Taxis	Carga	Bicicletas	Total
1	Av. Del Mar y Rafael Buelna	7,415	234	425	874	128	106	**9,182**
2	Av. La Marina y Rafael Buelna	12,386	300	753	778	287	226	**14,730**
3	Carretera Internacional y Rafael Buelna	12,956	472	908	1,148	452	354	**16,290**

Núm.	Nombre	Particulares	Camión Urbano	Motocicletas	Taxis	Carga	Bicicletas	Total
4	Av. Bicentenario y Av. De las Torres	5,196	60	578	269	451	247	**6,801**
5	Av. Múnich 72 y Luis D. Colosio	11,091	395	1,471	984	1,726	443	**16,110**
6	Bahía de Puerto Viejo Y Manuel J. Clouthier	8,129	465	1,375	916	1,763	454	**13,102**
7	Libramiento Colosio y Bahía de Puerto Viejo	9,608	464	1,193	901	1,909	146	**14,221**
8	Av. Del Mar e Insurgentes	5,563	36	315	598	156	121	**6,789**
9	Av. Reforma e Insurgentes	6,186	240	408	423	186	132	**7,575**
10	Av. La Marina e Insurgentes	8,145	195	675	661	381	178	**10,235**
11	Av. Ejército Mexicano e Insurgentes	12,019	1,051	1,365	1,360	551	418	**16,764**
12	Av. Juan Pablo II e Insurgentes	8,470	278	1,083	819	424	372	**11,446**
13	Av. Gabriel Leyva e Insurgentes	7,684	361	1,381	860	989	482	**11,757**
14	Av. De Los Deportes y Ejército Mexicano	10,072	8,88	1,083	1,431	580	274	**14,328**
15	Av. Gabriel Leyva y Pesqueira	**6,881**	377	1,175	729	937	612	**10,711**
16	Av. Gabriel Leyva y Gutiérrez Nájera	6,243	366	889	837	623	416	**9,374**
17	Av. Zaragoza, Juan Carrasco y Aquiles Serdán	1,877	547	266	417	126	78	**3,311**

Fuente: Elaboración propia con datos recabados en campo, 2013.

Estos resultados nos arrojaron las vialidades más saturada en horas pico:

1. Av. Ejército Mexicano - Av. Insurgentes, con un total de 16,764 autos;
2. Carretera Internacional México 15 - Av. Rafael Buelna con un total de 16,290 autos;
3. Libramiento Luís Donaldo Colosio - Av. Múnich con un total de 16,110 autos.

En un contexto general, la ciudad no cuenta con vialidades alternas a las anteriormente descritas, siendo estas, las de mayor flujo y concentración vehicular, debido a que cruzan toda la ciudad, haciendo que el tráfico vehicular sólo se mantenga en ellas (ver Mapa MT05).

Movilidad no motora

Otro tema importante con respecto a la movilidad es la falta de infraestructura para transporte no motorizado (alternativo) puesto que un gran número de habitantes en la ciudad utiliza este medio de transporte (bicicleta principalmente, patines, patineta, entre otros) para diversión, deporte o traslado a distintos destinos en la ciudad. Debido a lo anterior, durante el año 2010 se registraron 88 accidentes viales en los que se involucraron ciclistas.

Imagen. 04 Falta de infraestructura para ciclistas

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Transporte público.

Ninguna ciudad es eficiente si no cuenta con un buen sistema de transporte público que otorgue un servicio de calidad de la población, ya que éste es un requisito indispensable para garantizar la movilidad a mediano y largo plazo al igual que el desarrollo de las actividades sociales, culturales económicas entre otras. En este sentido, la ciudad de Mazatlán cuenta con un total de 446 unidades de camiones, 32 unidades de transporte escolar, 25 unidades de camiones turísticos, 707 unidades de taxis, 160 de aurigas y 350 de pulmonías siendo este último, el medio de transporte representativo del puerto.

Los usuarios del transporte público, resultan los más afectados antes la falta de unidades seguras, eficientes y no contaminantes, que permita reducir el tiempo de traslado y la contaminación ambiental, además de agilizar el tráfico vehicular.

***Tabla 13.* Transporte Urbano de Mazatlán.**

Tipo de Transporte	Total	Costo en Pesos (varía dependiendo distancia)
Transporte urbano especial	608	6.50/7.00
Transportes escolares	32	--
Transportes turísticos	25	25
Taxis	707	35/55
Aurigas	160	40/80
Pulmonías	350	100/200

Fuente: Elaboración propia con datos de la Alianza Mazatlán, Sinaloa y Autotransportes Águilas del Pacifico, Sindicato de Aurigas, Sindicato Ecotaxis de Mazatlán, Sociedad Cooperativa de Trasporte Popular, 2011.

Autobuses urbanos.

En la ciudad de Mazatlán, el transporte público más utilizado son los autobuses urbanos. Este sistema trabaja por medio de dos corporaciones concesionadas, con un total de 608 unidades.

Tabla 14. **Transporte Público de Mazatlán.**

Indicador	Alianza	Águilas
Unidades	515	93
Rutas	40	9
Urbanas	40	6
No. De usuarios por día	300	330
Total de no. De usuarios por día	154,500	30,690
Viajes por día de cada unidad	8	9
Total de viajes por día del total de las unidades	4,120	837

Fuente: Elaboración propia con datos de la Alianza Mazatlán, Sinaloa y Autotransportes Águilas del Pacifico, 2011.

Cabe señalar, que dentro de este servicio se encuentran dos tipos de unidades: los camiones urbanos y los camiones turísticos. La diferencia reside en el tipo de unidad, ya que las turísticas son vehículos de mayor comodidad implicando un aumento en la tarifa del servicio.

Entre los problemas más evidentes de este sistema de transporte, se encuentra la falta de regulación en el servicio de transporte público, que en ocasiones conlleva a extralimitarse en la capacidad del número de pasajeros de la unidad, además de no contar con la adaptación necesaria para personas con capacidades diferentes.

Otro de los puntos es la falta de paradas oficiales en sitios estratégicos, ya que los paraderos existentes son diseñados por empresas privadas con fines publicitarios y no para las necesidades de los usuarios lo que provoca que el transporte público pueda detenerse en cualquier lugar.

Imagen. 05 Camión urbano de Mazatlán

Fuente: Elaboración propia, 2012.

El total de rutas de autobuses que transitan por la ciudad es de 49, siendo las siguientes:

Tabla 15. **Número de rutas de camión urbano y línea de transporte.**

No.	Ruta de Camión	Línea de Transporte
1	20 de Noviembre	Alianza Mazatlán, Sinaloa
2	Alarcón – Sábalo	Alianza Mazatlán, Sinaloa
3	Castillo Directo	Alianza Mazatlán, Sinaloa
4	Centro – Colonias	Alianza Mazatlán, Sinaloa
5	Cerritos Juárez	Alianza Mazatlán, Sinaloa
6	Chololos – Juárez	Alianza Mazatlán, Sinaloa
7	Chololos – Directo	Alianza Mazatlán, Sinaloa
8	Cocos Juárez	Alianza Mazatlán, Sinaloa
9	Colinas del Real	Alianza Mazatlán, Sinaloa
10	Dorados de Villa	Alianza Mazatlán, Sinaloa
11	Federal 3	Alianza Mazatlán, Sinaloa
12	Federal 5 – Juárez	Alianza Mazatlán, Sinaloa
13	Flores Magón	Alianza Mazatlán, Sinaloa
14	Francisco Villa	Alianza Mazatlán, Sinaloa
15	Infiernillo	Alianza Mazatlán, Sinaloa
16	Inf. El Conchi	Alianza Mazatlán, Sinaloa

No.	Ruta de Camión	Línea de Transporte
17	Insurgentes	Alianza Mazatlán, Sinaloa
18	Jabalíes	Alianza Mazatlán, Sinaloa
19	Jesús Osuna	Alianza Mazatlán, Sinaloa
20	Libramiento – Alarcón – Juárez	Alianza Mazatlán, Sinaloa
21	Lomas del Ébano Directo	Alianza Mazatlán, Sinaloa
22	Milenio	Alianza Mazatlán, Sinaloa
23	Morelos	Alianza Mazatlán, Sinaloa
24	Parque Bonfil	Alianza Mazatlán, Sinaloa
25	Redonda - Juárez	Alianza Mazatlán, Sinaloa
26	Sábalo – Centro	Alianza Mazatlán, Sinaloa
27	Sábalo Cocos – Alemán	Alianza Mazatlán, Sinaloa
28	San Joaquín – Juárez	Alianza Mazatlán, Sinaloa
29	San Joaquín – Sábalo	Alianza Mazatlán, Sinaloa
30	Santa Fe	Alianza Mazatlán, Sinaloa
31	Sirena	Alianza Mazatlán, Sinaloa
32	Toreo – Playa Sur	Alianza Mazatlán, Sinaloa
33	Urías Sábalo	Alianza Mazatlán, Sinaloa
34	Valles del Ejido	Alianza Mazatlán, Sinaloa
35	Venadillo	Alianza Mazatlán, Sinaloa
36	Vía Zaragoza	Alianza Mazatlán, Sinaloa
37	Villa Galaxia – Casa Hogar	Alianza Mazatlán, Sinaloa
38	Villa Galaxia – Mañanitas	Alianza Mazatlán, Sinaloa
39	Valles del Ejido – Centro	Alianza Mazatlán, Sinaloa
40	Zapata - Juárez	Alianza Mazatlán, Sinaloa
41	Chulavista – Centro	Águilas del Pacífico
42	Gran Plaza - Centro	Águilas del Pacífico
43	Hogar del Pescador – Centro	Águilas del Pacífico
44	Inf. Playas	Águilas del Pacífico
45	Mazabastos – Centro	Águilas del Pacífico
46	Puerta del Sol	Águilas del Pacífico
47	Puesta del Sol	Águilas del Pacífico
48	Prados del Sol – Centro	Águilas del Pacífico
49	Real Pacífico – Centro	Águilas del Pacífico

Fuente: Elaboración propia, Alianza Mazatlán, Sinaloa y Autotransportes Águilas del Pacifico, 2011.

Taxis.

El segundo transporte público más usado en la ciudad es el de tipo individual, con un total de 707 unidades, mismos que ofrecen un servicio eficiente en un contexto general, sin embargo, debido a la falta de regulación y normas específicas, no existen estaciones estratégicas para los mismos, favoreciendo la dispersión de las unidades por toda la ciudad.

Imagen. 06 Taxi

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Aurigas o arañas.

Existe un total de 160 unidades en la ciudad, este medio es utilizado mayormente para carga y traslado de mercancías aunque también son solicitadas por los turistas para hacer recorridos de varias personas. El problema principal de este medio es similar al de taxis, ya que no existen centrales de servicio para la concentración de estas unidades y permanecen dispersos por las vialidades de toda la ciudad.

Imagen. 07 Auriga o araña

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Pulmonías.

Este medio es el más utilizado para brindar recorridos turísticos, ya que su peculiaridad los ha convertido en un transporte típico del puerto. Sin presentar características distintas de los dos medios de transporte anteriormente mencionados, las pulmonías no cuentan con centrales específicas y existe un alto número de unidades (350 en total) concentradas en sitios de mayor afluencia turística, de comercio y servicios.

Fuente: Elaboración propia, 2012.

En la ciudad de Mazatlán, el mayor número de recorridos de la población son hacia el Centro Histórico de la ciudad, ya que en él se sigue encontrando la zona administrativa, de comercios, servicios y la zona cultural. Gran parte de la población que llega al centro a realizar alguna de estas actividades, utiliza el transporte público, siendo este el principal motivo por el cual, más del 90% de las rutas de camiones transitan por él, lo que genera un caos vial principalmente en el área del Mercado Pino Suárez quedando sobrepasada la capacidad de la infraestructura vial de la zona.

Equipamiento Urbano.

El equipamiento como parte fundamental y complementaria de toda área urbana debe ser definido por las necesidades para lograr el desarrollo integral de sus habitantes (ver Mapa MT07).

Tabla 16. **Equipamiento urbano.**

Equipamiento	Unidades
Educación y cultura	458
Salud y asistencia social	37
Comercio y abasto	16
Comunicaciones y transportes	11
Recreación y deportes	87
Administración pública y servicios urbanos	49

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Educación (Escuelas).

La cobertura del sistema educativo en el municipio propicia que el 33.4% de la población total asista actualmente a algún centro de educativo, con ello Mazatlán supera el 32.1% de población estudiantil que promedia el estado.

De acuerdo a datos de la Secretaría de Educación Pública (SEP) para el ciclo escolar 2010 - 211, el nivel de escolaridad fue de 9.8 en el municipio de Mazatlán y 9.3 en la entidad. Entre niños y jóvenes de 6 a 14 años de edad (primaria y secundaria en total) la cobertura estatal de educación fue en ambos de 96.2%.[22]

En bachillerato la cobertura estatal es sólo de 67.9% y en nivel superior sin incluir posgrado 37.2%, siendo ligeramente superior en Mazatlán.

Con base en la prueba ENLACE 2011, Mazatlán registró 401 planteles escolares evaluados, de los cuales 267 eran de primaria (66.9%), 88 de secundaria (20.9%) y 46 de bachillerato (12.1%).

De secundaria el mayor número de planteles se concentra en la ciudad de Mazatlán con 53 planteles equivalentes al 60.2%, respecto al total del municipio.

En bachillerato 44 de los 46 planteles totales del municipio se localizan en el puerto.

[22] (http://www.snie.sep.gob.mx/indicadores_x_entidad).

A nivel ciudad, Mazatlán cuenta con un total de 446 escuelas que van desde el nivel básico, hasta posgrado:

Tabla 17. **Número de escuelas en sus diferentes niveles educativos.**

Nivel educativo	Total
Preescolar	130
Primaria	174
Secundaria	53
Preparatorias	41
Licenciatura	11
Posgrado	1
Profesional técnico	7
Capacitación para el trabajo	29

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema de Consulta Interactivo de Estadísticas Educativas de la SEP (2010 – 2011).

No obstante las características descritas, Mazatlán presenta un índice de analfabetismo en un 4.5% de la población de 15 años y más, aunque está considerado como el municipio de más bajo índice de analfabetismo a nivel municipal.

Central de autobuses.

La actual central de autobuses, cuenta con una capacidad para 500 personas quedando localizada ya en una zona central de la ciudad, lo que hace que los autobuses accedan de manera más complicada a ella. A pesar de su existencia y de concentrar el mayor número de líneas de transporte, actualmente podemos encontrar un total de 4 terminales de autobuses adicionales y principalmente distribuidas en la salida norte de la ciudad, siendo estas de las siguientes líneas:

- Primera Plus.
- Unidos de Sinaloa.

- Autotransportes de Guasave – Estrellas del Pacífico.
- Tufesa.

Imagen. 09 Central de Autobuses de Mazatlán

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Lo anterior ha traído como consecuencia la dispersión de los sistemas de transporte foráneo en la ciudad, así como la circulación de las unidades por varios puntos en el norte de la ciudad, lo que provoca confusión e inseguridad entre los usuarios de este sistema, aunado a problemas viales en corredores principales.

Aeropuerto.

El Aeropuerto Internacional General Rafael Buelna es el segundo más importante del estado. Para el año 2008, Mazatlán recibió un total de 833,700 pasajeros, mientras que para 2009 fueron 743,556 pasajeros, de manera ascendente en el año 2010 arribaron 756,120 pasajeros y en el 2011 el puerto sufrió un descenso en pasajeros recibiendo a 722,492 pasajeros.

De los pasajeros que visitan la ciudad, el 53% son de origen nacional y el 47% restante internacional.

Las obras de ampliación y modernización del edificio permitieron desarrollar confortables espacios para ofrecer un mayor número de productos y servicios, se incluyeron salones VIP y se desarrolló una nueva área de servicios turísticos para atender a los visitantes así como un área de mostradores para atención a los pasajeros de vuelos particulares.

Imagen. 10 Aeropuerto Internacional de Mazatlán

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Tabla 18. **Aerolíneas y destinos de Mazatlán.**

Aerolíneas	Destinos
Aeroméxico Connect	Ciudad de México, Guadalajara, Hermosillo, Los Mochis
Alaska Airlines	Los Ángeles
American Eagle	Dallas
United Airlines	Houston-Intercontinental
Magnicharter	Monterrey
Mesa Airlines	Phoenix EU
US Airways	Phoenix EU

Aerolíneas	Destinos
Viva Aerobus	Ciudad de México, Monterrey, Tijuana
Volaris	Tijuana, Monterrey

Fuente: Elaboración propia con base en datos de OMA Aeropuerto de Mazatlán

Salud.

El Sistema Nacional de Información en Salud (SINAIS) registra en 2012 que alrededor de la mitad en Sinaloa no tiene cobertura efectiva a servicios de salud[23] y cerca del 30% de la población en el municipio de Mazatlán no tiene acceso garantizado a este servicio.

Aunque se reconocen algunas mejoras en la atención del Seguro Popular en 2011, las estadísticas del XIII Censo de Población y Vivienda 2010, registraron que el municipio de Mazatlán tenía 438,434 habitantes, de los cuales, 325,805, es decir, 74.3% tenían derecho a acceder algún tipo de servicio de salud. La mitad de toda la población municipal tiene la cobertura del IMSS, 50.5%, y la cuarta parte a otros servicios como ISSSTE o Seguro Popular.

La ciudad concentra un total de 9 hospitales y 11 clínicas, siendo los primeros en su mayoría de orden público y de cobertura regional, y las clínicas predominantemente privadas. Así mismo, existe solo una unidad médica de la Cruz Roja, así como una unidad de la Secretaría de Salud y por supuesto, se cuenta con una importante cantidad de consultarios médicos de tipo privado, con servicios especializados, localizados estos en distintas zonas de la ciudad.

Cementerios.

En la ciudad existen 3 panteones municipales, los cuales tienen un total de 22,714 fosas con la capacidad de 70,000 espacios; también se cuentan con cementerios particulares los cuales son Renacimiento, Renacimiento 2 y AEternus.

[23] (http://www.sinais.salud.gob.mx/demograficos/poblacion.html)

Tabla 19. **Panteones municipales.**

Panteones Municipales	Número de Fosas	Número de Cadáveres
No. 2 (Panteón Ángela Peralta)	2,300	6,000
No. 3	14,814	45,000 – 50,000
No. 4 (Panteón Jardín)	5,600	14,000

Fuente: Elaboración propia con datos del Dirección de Servicios Públicos en el Departamentos de Panteones de Mazatlán, Sinaloa (2010).

Abasto.

Las vías de comercialización por medio de los cuales se abastece el municipio de Mazatlán, experimenta una transición que se advierte en la mayoría de las zonas urbanas de México, las tiendas y cadenas de autoservicio ya controlan cerca de 70% de la venta de alimentos al menudeo, el otro 20 % los mercados públicos y tianguis y el 10% por establecimientos aislados de fruterías, tiendas de abarrote y pequeños negocios.

De acuerdo a lo expresado por el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económica (DENUE) de INEGI, en la ciudad existen 160 tiendas de autoservicio y departamentales y 3,686 tiendas de abarrote, alimentos, bebidas, hielo y tabaco que operan al menudeo. Así mismo registra 84 establecimientos de comercio al mayoreo de alimentos. Existen además una Central de Abasto rumbo a la salida sur y seis mercados municipales; "José María Pino Suárez", en el Centro Histórico; “Miguel Hidalgo", en la colonia Benito Juárez; "Juan Carrasco" en la colonia Reforma, “El Conchi” en la colonia El Conchi, “Flores Magón” en la colonia Flores Magón y "Adolfo López Mateos" ubicado en la colonia que lleva el mismo nombre. Una característica que define a estos mercados es que en su mayoría son espacios de intercambio popular muy antiguos, ya que los más actuales tienen en promedio más de 50 años en operación.

El patrón de consumo de las familias en los mercados públicos responde a sus

ventajas en la compra de frutas y verduras que expenden más de 50% de lo que ofrecen, le siguen abarrotes, carnes de res, cerdo, pollo, pescado y cereales, principalmente. Por la polarización social las familias de menores ingresos tendían a ser los principales clientes de estos mercados públicos, pero con el avance de las grandes tiendas, la importancia de los mercados y de los abarrotes ha venido declinando mientras más urbanizado se torna el territorio.

Es así como ante la presencia de este tipo de comercios, la importancia de los mercados municipales como centros de abasto e intercambio popular en la sociedad se ha visto reducida y esto se advierte en la distribución en todo el puerto, principalmente en los corredores urbanos de más de 84 establecimientos que expenden alimentos al por mayor y que surten a pequeñas tiendas, estanquillos y consumidores de las zonas rurales.

Plazas y jardines.

Uno de los espacios públicos con mayor identidad en la ciudad, son las plazas públicas o plazuelas sumando un total de 2,160 m2; entre las plazuelas principales se encuentran la Plazuela República, Plazuela Machado, Plazuela Miguel Hidalgo, Plazuela Ignacio Zaragoza, Plazuela Rodolfo Sánchez Taboada, Plazuela Benito Juárez, Plazuela Gral. Ángel Flores y Plazuela Francisco Villa, siendo estas las de mayor historia e identidad para la sociedad mazatleca. Cabe destacar que la mayor parte de ellas se encuentran localizadas en el Centro Histórico de la ciudad, por lo que tenemos una concentración de espacios de este tipo en una zona especifica de la ciudad solamente, quedando con un déficit en el resto de la mancha urbana.

Imagen. 11 Plazuela República

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Templos.

Si bien, los mazatlecos no tienen una religión de arraigo como sucede en el centro del país, si cuentan con los espacios suficientes para llevar a cabo esta práctica.

Mazatlán cuenta con un total de 104 templos de carácter religioso. Los edificios más importantes de la Iglesia católica en la ciudad son: la Catedral Basílica de la Inmaculada Concepción que es considerada como edificio de valor histórico y el Templo de San José, dichos lugares son atrayentes de personas locales y turistas por su diseño y antigüedad, localizada en el centro de la ciudad.

Oferta Turística y Servicios Complementarios.

Mazatlán cuenta con una oferta turística de gran tradición y aunque es uno de los puertos más visitados del país por turistas tanto internacionales como nacionales, presenta una decadencia, ya que de acuerdo a las últimas cifras que refleja la Secretaría de Turismo –SECTUR- del 2011, la ocupación de cuartos en relación con el 2009 disminuyó un 11%, lo cual afecta de manera significativa al sector

turístico y de manera indirecta a todos los habitantes de la localidad.

Tabla 20. Porcentaje de ocupación en los distintos destinos turísticos.

Actividad hotelera por semana (Enero 2011)															
Destino	Número de cuartos disponibles promedio					Número de cuartos ocupados promedio					Porcentaje de ocupación hotelera promedio				
	2009	2010	2011	Variación (%)		2009	2010	2011	Variación (%)		2009	2010	2011	Diferencia	
				09-nov	10-nov				09-nov	10-nov				09-nov	10-nov
Centros de Playa seleccionados	**126,792**	**132,371**	**136,468**	**7.6**	**3.1**	**83,045**	**75,979**	**81,253**	**-2.20%**	**6.90%**	**65.5**	**57.4**	**59.5**	**-6**	**2.1**
Riviera Maya	30,751	32,285	33,651	9.4	4.2	25,668	23,200	25,999	1.3	12.1	83.5	71.9	77.3	-6.2	5.4
Cancún	28,785	29,362	29,680	3.1	1.1	20,184	17,068	16,757	-17	-1.8	70.1	58.1	56.5	-13.7	-1.7
Acapulco	16,401	16,808	18,511	12.9	10.1	6,944	5,982	8,817	27	47.4	42.3	35.6	47.6	5.3	12
Los Cabos	10,211	11,382	11,823	15.8	3.9	5,729	6,259	7,296	27.3	16.6	56.1	55	61.7	5.6	6.7
Puerto Vallarta	10,590	10,891	11,040	4.2	1.4	7,572	6,763	6,859	-9.4	1.4	71.5	62.1	62.1	-9.4	0
Mazatlán	8,639	9,068	8,995	4.1	-0.8	4,825	4,342	4,040	-16.3	-7	55.9	47.9	44.9	-10.9	-3
Veracruz	8,819	8,863	8,854	0.4	-0.1	3,208	3,210	2,978	-7.2	-7.2	36.4	36.2	33.6	-2.7	-2.6
Nuevo Vallarta	5,040	5,973	5,988	18.8	0.3	4,082	4,416	4,096	0.3	-7.2	81	73.9	68.4	-12.6	-5.5
Ixtapa Zihuatanejo	5,127	5,140	5,093	-0.7	-0.9	3,142	2,930	2,716	-13.6	-7.3	61.3	57	53.3	-8	-3.7
Huatulco	2,429	2,599	2,833	16.6	9	1,690	1,809	1,696	0.3	-6.3	69.6	69.6	59.9	-9.7	-9.7

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaria de Turismo de la Ciudad de México. Cifras preliminares para 2011.

Imagen Urbana.

La imagen paisajística de Mazatlán es el punto más reconocido por los visitantes, ya que se convierte inmediatamente en un referente visual importante en la ciudad en términos del contexto natural.

La parte surponiente, conserva la más alta proporción de edificios de valor arquitectónico que en un momento se transforma por sus características en un alto valor ambiental y por lo tanto en una imagen urbana más apegada al aspecto histórico del puerto. Dentro de esta parte se distinguen dos matices: la zona de inmuebles patrimoniales y la de inmuebles unifamiliares de carácter popular, sin

embargo la falta de conservación y mantenimiento de las edificaciones, provocan el deterioro de los barrios, así como el abandono de los espacios, que no sólo dañan la imagen urbana sino que incita a la conducta antisocial y la violencia urbana.

Sin embargo en toda la ciudad es notoria la falta de continuidad de estilos arquitectónicos alterando la imagen urbana en general, la misma situación se manifiesta en el mobiliario, señalamientos, tipo de pavimento, infraestructura, entre otros.

No obstante, es necesario el rescate de espacios públicos ya que gran parte de estos se encuentran en total abandono, esto con el fin de dotar a la ciudad de espacios accesibles y seguros que dignifiquen al puerto, además de que se mejora considerablemente la imagen urbana de la ciudad.

La imagen de la ciudad también la componen distintos elementos como nodos, bordes, hitos, corredores urbanos, mobiliario urbano, la publicidad en la vía pública, los pavimentos, las áreas verdes, áreas de conflicto y secuencias espaciales. A continuación se mencionan los componentes de cada uno de los elementos (ver Mapa MT08).[24]

Bordes.[25]

Dentro de la ciudad de Mazatlán existen importantes bordes principalmente naturales, que definen la traza urbana de la ciudad en gran medida. Entre los principales podemos describir: el límite costero, la vía del ferrocarril, Arroyo Jabalines, Estero el Infiernillo, Estero La Sirena y el Estero de Urías.

---

[24] Los bordes según Kevin Lynch (1959) *"son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Es el límite entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad como ser vías del ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Estos bordes pueden ser suturas (líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones)".*

[25] Los bordes según Kevin Lynch (1959) *"son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Es el límite entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad como ser vías del ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Estos bordes pueden ser suturas (líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones)".*

Límite costero

Vía del ferrocarril

Arroyo Jabalines

Estero El Infiernillo

Estero La Sirena

Estero de Urías

Nodos.

Los sitios en los que se da la mayor confluencia de población, centros de actividad, y los cuales reúnen a un número de personas considerable y tienen un carácter simbólico, se definirán como nodos. En la ciudad de Mazatlán los más representativos son:

Plazuela Machado

Teatro Ángela Peralta

H. Ayuntamiento de Mazatlán

Catedral Basílica de la Inmaculada Concepción

Mercado José María Pino Suárez

Universidad Autónoma de Sinaloa

Instituto Mexicano del Seguro Social, IMSS

Cruce Av. Rafael Buelna con Av. Del Mar y Av. Camarón Sábalo

Cruce Av. Rafael Buelna con Carretera Internacional México 15 al Norte

Cruce Av. Ejército Mexicano con Carretera Internacional México 15 al Norte

Cruce Av. Del Mar con Av. Gutiérrez Nájera

Cruce Av. Rafael Buelna con Av. De La Marina

Cruce Libramiento Colosio con Av. Manuel Clouthier

La Gran Plaza Mazatlán

Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, ISSSTE

Plaza Ley El Mar

Mercado Juan Carrasco

Explanada Sánchez Taboada

Puente Juárez

Periódico El Debate

Periódico Noroeste

Unidad Administrativa

Bosque de la Ciudad

Hitos / puntos de referencia.

Los hitos son puntos de referencia exteriores, en los cuales el ciudadano no ingresa, se refiere a objetos físicos definidos con claridad. Mazatlán tiene elementos muy particulares, los cuales son:

Catedral Basílica de la Inmaculada Concepción

Monumento al Pescador

Mujer Mazatleca

Faro El Crestón

Monumento a la vida

Monumento a la familia

Monumento al venado

Glorieta del escudo de Mazatlán y Sinaloa

Monumento al agua

Monumento a los lobos marinos

Corredores urbanos.

La estructura urbana de la ciudad, también se genera a partir de corredores viales y de transporte actuales, que se localizan en las siguientes vialidades:

- Av. Olas Altas.
- Av. Paseo del Centenario.
- Av. Camarón Sábalo
- Av. Sábalo – Cerritos.
- Av. Rafael Buelna.
- Av. Juan Carrasco.
- Av. Ejército Mexicano.
- Av. Insurgentes.
- Av. De la Marina.
- Av. Dr. Carlos Canseco.
- Av. Juan Pablo II.
- Blvd. Bahía de Puerto Viejo.
- Av. Bicentenario a Juárez.
- Av. Del Mar.

- Av. Paseo Claussen.
- Av. Gabriel Leyva.
- Av. Gutiérrez Nájera.
- Av. Emilio Barragán.
- Libramiento Luís Donaldo Colosio.
- Av. Múnich.
- Av. Miguel Alemán.
- Libramiento Oscar Pérez Escobosa.
- Av. Manuel Clouthier.

Mobiliario urbano.

Para la ciudad de Mazatlán el mobiliario urbano es variado y se encuentra en mal estado; no cuenta con una homogeneidad en sus elementos ni diseños, así como en los espacios en donde se localiza; esto significa, que no se cuenta con normas técnicas para su instalación y gran parte de la ciudad carece de este. El mobiliario actual carece de mantenimiento y se encuentra concentrado en zonas específicas de la ciudad como lo son el Centro Histórico, Zona Dorada de Mazatlán, así como algunos centros de comercio y servicios.

Publicidad en la vía pública.

La publicidad en la vía pública desordenada, es uno de los temas que también genera problemas en la ciudad, además de que afecta a la imagen urbana por la contaminación visual.

El contar con demasiada publicidad en la vía pública, desde los anuncios de comercios y servicios hasta espectaculares, han generado un aspecto de suciedad en las vialidades de la ciudad, principalmente en corredores urbanos. No existe unidad en ellos y se encuentran en lugares no aptos, representando un riesgo para la misma población. El problema podría radicar en que no existe un reglamento específico para este tipo de instalaciones, que podría estar contemplado en el tema anteriormente mencionado de imagen urbana; de igual manera las sanciones para los elementos que constituyan un riesgo no son especificas ni determinantes para mejorar la situación.

Áreas verdes.

Las áreas verdes consideradas en la ciudad, son principalmente: plazas, jardines, parques o bosques urbanos, que como espacios son los que contienen mayor vegetación y pueden funcionar como pequeños pulmones de la ciudad. Sin embargo, es claro que no resultan suficientes para hacer contrapeso con el impacto urbano que tienen las actividades de la ciudad cada día.

La cantidad de áreas verdes en la ciudad de Mazatlán es de 1,332,114.62 m^2 considerando plazas, jardines y parques, lo que significa que a cada habitante le toca un total de 3.4 m^2/hab.

***Tabla 21.* Recomendación de m^2 de áreas verdes por habitante.**

Lugar	Habitantes	OMS	Factor óptimo recomendado	Total de áreas verdes	m^2/hab	Déficit
Mazatlán	387,865	9.00 m^2 – 11.00 m^2	16.00 m^2	1,332,114.62 m^2	3.4	215 Ha

Fuente: Elaboración propia con datos de la Organización de las Naciones Unidas –ONU-, Instituto Nacional de Estadística y Geografía -INEGI-

El indicador de metros cuadrados por habitante queda muy por debajo de las recomendaciones que hace la Organización Mundial de la Salud -OMS-, por lo que la ciudad cuenta con un déficit de 215 hectáreas, lo que da como resultado que en los siguientes años se realice una propuesta de áreas verdes y espacios públicos para aumentar el factor y al mismo tiempo la convivencia social.

Secuencias espaciales.

Las secuencias espaciales con mayor flujo peatonal y vehicular en la ciudad son:

- Paseo del Centenario – Paseo Olas Altas – Paseo Claussen – Av. Del Mar – Av. Camarón Sábalo – Av. Sábalo Cerritos.
- Av. Juan Carrasco – Av. Ejército Mexicano – Carretera Internacional México 15.

- Av. Miguel Alemán.
- Av. Benito Juárez.
- Calle Ángel Flores.
- Calle Sixto Osuna.
- Calle Constitución.
- Av. Tte. Azueta.
- Av. Aquiles Serdán.
- Av. Ignacio Zaragoza.
- Av. Belisario Domínguez.
- Av. Emilio Barragán – Av. Gabriel Leyva.
- Av. Rafael Buelna.
- Av. Insurgentes.
- Av. Juan Pablo II – Av. Múnich.
- Libramiento Luís Donaldo Colosio – Blvd. Bahía de Puerto Viejo – Carretera Internacional México 15.
- Libramiento Óscar Pérez Escobosa.
- Av. De la Marina.
- Av. Bicentenario a Juárez.
- Av. De las Torres.
- Av. Manuel Clouthier.

Conservación y Deterioro de las Áreas Naturales.

El municipio de Mazatlán cuenta en su territorio con una diversidad de reservas ecológicas, de las cuales, gran parte se localizan en el área de influencia de la ciudad, como son las Islas de Mazatlán (Isla de Pájaros, Isla de Venados, Isla de Lobos, Isla Cardones, Isla Hermano del Norte, Isla Hermano del Sur, Isla Piedra Negra, Isla Roca Tortuga) el Cerro del Crestón, el estero del Yugo, zonas de Manglares y la Meseta de Cacaxtla, esta última alcanza una parte del norte del municipio de Mazatlán.

Dentro de la ciudad podemos mencionar al Estero de Urías, como un área susceptible a la protección por las columnas de manglares que se están perdiendo producto de la invasión y la contaminación, éste puede impulsarse como área verde y como atractivo turístico.

La Laguna del Camarón, el Arroyo Jabalíes-Estero El Infiernillo y el Bosque de la Ciudad son áreas con valor ambiental que deben ser consideradas en algún programa de protección.

La interrelación de los factores o características del medio físico y sus variables, permite establecer zonas con aptitudes óptimas que pueden ser utilizadas para el crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad de Mazatlán.

En algunos casos, grandes extensiones de terreno con actividad agrícola, en poblaciones rurales, son alcanzadas por el área urbana, siendo transformadas para dar paso a la construcción de nuevos fraccionamientos de interés social, eliminando toda vegetación, teniendo un fuerte impacto sobre el medio ambiente afectando directamente flora, fauna, así como la imagen del entorno. Estas áreas, denominadas para el desarrollo urbano, medianamente han sido ocupadas, desapareciendo poco a poco los llamados ejidos, estos son: Higueras del Conchi, El Venadillo, Urías, y el Rincón de Urías, incorporándolos a la mancha urbana haciendo una extensión de la ciudad.

Las áreas que presentan mayores obstáculos para el desarrollo urbano, tienen algunas de las siguientes características: suelos con pendientes mayores al 35%; suelos granulares sueltos, dispersivos y altamente orgánicos con espesor mayor de 50 cm de profundidad; suelos con uso agrícola de riego o de temporal con buena productividad, vegetación de árboles frutales de temporada, suelos con mantos acuíferos.

Manejo de residuos sólidos.

Mazatlán cuenta con un tiradero a cielo abierto, lo que afecta no sólo el aire, sino también los mantos freáticos por el escurrimiento de los lixiviados. Este tiradero

tiene una superficie aproximada de 13.5 ha y se encuentra ubicado al suroriente de la cabecera municipal, cabe mencionar ya cumplió su vida útil y que la mancha urbana está creciendo alrededor de este espacio, lo que en el futuro puede resultar en su incrustación en un área habitada. En las localidades del interior también hay mucha informalidad en el manejo de los residuos sólidos.

Manejo de aguas residuales.

La ciudad de Mazatlán actualmente cuenta en operación con 3 plantas de tratamiento de aguas residuales municipales, El Crestón, Cerritos y la Norponiente. También existe otra planta operada por el Fraccionamiento Santa Fé (Los Ángeles) y la recién terminada Planta Tratadora “Urías”.

La Planta de Tratamiento El Crestón da servicio aproximadamente al 52% de la ciudad, la Planta de Tratamiento en Playa Cerritos da servicio al 2%, la del Fraccionamiento Santa Fe dan servicio a estas localidad solamente.

Las plantas Norponiente y Urías tienen capacidad para 400 lps y 330 lps Respectivamente. El servicio de la planta Norponiente se ve reflejado en el 45% de la población total, de tal manera que en conjunto con la Planta de Tratamiento El Crestón satisficieran el tratamiento de aguas negras para un total de 97% de la ciudad y posteriormente se tendrá mayor capacidad con las de nueva creación.

Cabe resaltar, que una de las plantas con mayor servicio como la de El Crestón, ubicada en el cerro del mismo nombre por encontrarse al pie de un importante ícono del puerto que es El Faro, provoca una mala imagen urbana y olores fétidos a las colonias colindantes, entre otros problemas.

Problemática Ambiental.

El crecimiento del centro urbano está condicionado entre otras causas a disponibilidad de recursos hídricos y recuperación del agua, ya sea superficial o subterránea.

El crecimiento urbano descontrolado tiende a ocasionar un mal manejo de aguas residuales.

La falta de conciencia de la población sobre el saneamiento, así como la falta de construcción de infraestructura con fines de tratamiento, es parte fundamental de la problemática del uso adecuado del recurso hídrico. En la ciudad de Mazatlán es evidente la contaminación del Arroyo Jabalines que a lo largo de su curso se ve contaminado con aguas negras y residuos sólidos, además que los asentamientos humanos han ido invadiendo su cauce. Otros cuerpos de agua contaminados son: el Estero del Yugo y el Estero El Infiernillo.

Imagen. 12 Contaminación en Arroyo Jabalines

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Además de lo anterior, podemos resaltar que los eventos extraordinarios de lluvias generan la reutilización de cauces secos, en donde, comúnmente existen asentamientos humanos, ya sea casas habitación o infraestructura. Esto

incrementa sustancialmente el riesgo de afectaciones por fenómenos de inundación. A esto se le suman los anuales excesos de precipitación por efectos de tormentas tropicales o huracanes que incrementan considerablemente el caudal y por ende también la peligrosidad a lo largo y ancho de las zonas bajas del municipio. Estos procesos fluviales, pueden modificar la dinámica costera, con un exceso de sedimentos que son descargados al entrar al mar desde los ríos, lo que puede desencadenar un incremento de erosión o acumulación en la línea de costa.

Existen también otras fuentes de contaminación en la ciudad como el denominado Basurón que funge como basurero municipal a cielo abierto contaminando los mantos freáticos y suelos. Al sur de la ciudad se ubica la termoeléctrica que contribuye con la contaminación del Estero El Infiernillo.

Imagen. 13 Basurón de Mazatlán

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Riesgos y Vulnerabilidad.

Peligros geológicos.

Sismicidad.

Tomando en cuenta el contexto geodinámico del área territorial del municipio de Mazatlán, de manera natural existe una sismicidad continua asociada directamente a los procesos tectónicos del Golfo de California, razón por la cual se han presentado en las cercanías de municipio sismos de baja magnitud conocidos como sismos instrumentales sin tener en el contexto histórico sismos de importancia que hayan afectado de manera directa a las ciudad de Mazatlán.

De manera similar y haciendo una vez más alusión a la geodinámica de esta zona, cabría la posibilidad de la presencia de fallas activas, sin embargo los estudios geológicos realizados hasta el momento no han documentado su existencia.

Laderas inestables.

Es común que se generen condiciones de peligros inducidos relacionados con la construcción urbana en pendientes medianas a fuertes, propiciando inestabilidad en laderas, por lo que sería recomendable que las instancias municipales del desarrollo urbano y obras atiendan oportuna y adecuadamente este tipo de situaciones preventivas.

La zona urbana de Mazatlán debería tomar precauciones en los siguientes puntos por su posible susceptibilidad: El Cerro de la Nevería, sobre la vialidad Paseo Claussen; El cerro “El Vigía” (Mirador y el Cañon); la Isla de la Piedra, Las Colonias: Los Pinos, Mazatlán, Mazatlán II, Urbi Villa del Real, Mirador; el Cañón; y en la zona de asentamientos del Cerro Colorado (ver Mapa MF08).

Hundimientos.

En cuanto a hundimientos los suelos lacustres y áreas de relleno son factor de susceptibilidad a hundimientos y fueron identificados en los alrededores del Estero

de Urías y la Isla (Península) La Piedra, así como en los alrededores del estero El Infiernillo en colonias como Estero, Independencia y Benito Juárez; además de varios puntos en la traza urbana de Mazatlán.

En la ciudad de Mazatlán existen zonas donde se identificaron evidencias que muestran procesos de hundimientos ubicados al suroriente de la ciudad. Principalmente en las colonias Playa Sur y Lázaro Cárdenas (zonas de relleno).

Tsunamis y maremotos.

La zona costera del municipio de Mazatlán puede estar sujeta a tsunamis y maremotos como consecuencia de la actividad tectónica de la cuenca del Pacífico, lo que amenazaría a las ciudades más cercanas a la costa como Mazatlán, así como la Isla (península) de la Piedra

Los tsunamis que afectan a la ciudad de Mazatlán en su mayoría son de origen lejano y generan olas de 1 a 3 metros, se trazaron tres zonas de peligro: Centro Histórico, la Laguna del Camarón, las colonias Los Pinos y Playa Sur, Lázaro Cárdenas y viviendas que se encuentran a menos de 100m del estero, también la Zona Dorada y La Marina Mazatlán.

Peligros por fenómenos hidrometeorológicos.

Flujos.

El municipio de Mazatlán cuenta con zonas susceptibles a generación de flujos por presentarse las siguientes condiciones: pendiente es entre 15° y 30°de inclinación, tipo de roca erosionable y vegetación escasa. Sin embargo, la ciudad no se ve afectada directamente por este fenómeno.

Huracanes y tormentas tropicales.

La situación geográfica del municipio de Mazatlán determina que su litoral esté expuesto a los huracanes, éstos se pueden presentar afectando por supuesto a la ciudad, siendo sus tres principales amenazas: las lluvias intensas, la marea de

tormenta y los vientos fuertes, pero además, sus efectos secundarios puedes ser flujos e inundaciones.

Inundaciones.

Entre las zonas con riesgo de inundación en la ciudad están: arroyo Jabalíes en la cercanía de la colonia Progreso; el centro histórico de la ciudad de Mazatlán; el puente Juárez, en la desembocadura del arroyo Jabalíes por la dificultad para la salida del agua; la zona aledaña al estero del Infiernillo por lo rellenos y por la disminución de la sección de salida al mar del sistema Jabalíes-Infiernillo; zonas cercanas a la Laguna El Camarón; colonias Flamingos, Ampliación Villa Verde, López Mateos, la colonia Villas del Estero, Villas de Jaraco, Ex Hacienda del Conchi; y finalmente, a lo largo de las márgenes del Arroyo Jabalíes, El Fraccionamiento María Antonieta y Bosques del Arroyo. Bugambilias, Urías y Rinconada del Valle (ver Mapa MF08).

Vientos fuertes.

Las zonas costeras suelen estar más expuestas al peligro de este fenómeno, sin embargo, con base en el mapa de peligros elaborado por la Comisión Federal de Electricidad, en Mazatlán existen tres niveles de peligro por vientos: Muy Alto en la franja litoral donde existen intervalos de 190 a 220 km/h; Alto observado en la zona central del municipio, con intervalos de 160 a 190 km/h; y por último, peligro Medio en la zona noreste con vientos moderados que alcanzan intervalos de 130 a 160 km/h.

Sequías.

La ciudad de Mazatlán por encontrarse en la zona del todo el litoral, presenta un peligro bajo de sequía, es decir, con un porcentaje del 5 al 10%. Sin embargo, se reconocen que la temporada de lluvias en los últimos años se presenta inconstante por lo que como zona urbana existen retos para prevenir este fenómeno.

Temperaturas máximas extremas.

El tipo de clima de la zona corresponde al grupo de los cálidos con lluvias en verano, aunque hasta la fecha las temperaturas máximas extremas han provocado situaciones graves a la población, es un peligro latente en zonas del interior del municipio en donde se pueden alcanzar máximas extremas de 45 grados centígrados.

Asentamientos irregulares.

El fenómeno de los asentamientos irregulares ha sido generado por movimientos masivos de población que actualmente se ha apoderado de predios sin importar la situación en la cual se encuentren estos mismos y sin tomar conciencia de los riesgos que pueden causarse. De esta manera es como en la actualidad se ha llegado a un nivel de riesgo impredecible.

Mazatlán cuenta con 65 asentamientos irregulares que paralelamente han crecido conforme a la mancha urbana sobre la zona nororiente de la cuidad, predios que en su mayoría son ganados a los esteros, arroyos y cerros, lo que causa principalmente desajustes en el ecosistema donde yacen pues invaden terrenos que con difícil acceso ocasionando desórdenes en el tejido social (nidos de vandalismo) son susceptibles a riesgos naturales, además de que se encuentran asentados en zonas que presentan riesgos naturales.

Algo significativo en estos asentamientos es que, por naturaleza sufren de marginación pues el hecho de encontrarse en un contexto no apto para la urbanización los ubica en una situación imposible para la dotación de servicios.

Emergencias Urbanas.

Mazatlán presenta una serie de vulnerabilidades ante varios tipos de fenómenos naturales de origen climático principalmente y telúricos, por lo que en la ciudad existen áreas susceptibles a convertirse en zonas de alto riesgo.

En nuestra sociedad no existe la cultura de la prevención, aunque se conozcan las consecuencias de tales acciones o situaciones de orden natural, la tendencia es hacia la apatía, hacia la desobediencia aumentando considerablemente el margen de riesgo.

Un aspecto particular de la ciudad de Mazatlán es su tendencia a las inundaciones, por los terrenos ganados al mar, las inclemencias del clima y por su topografía mayormente plana.

***Tabla 22.* Colonias y fraccionamientos que presentan problemas de inundación.**

Colonias	Col. Pueblo Nuevo	Col. Casa Redonda
Col. Centro	Col. Francisco Villa	Col. Loma Atravesada
Col. Lázaro Cárdenas	Col. Anabella de Gavica	Col. Ejidal Francisco Villa
Col. Benito Juárez	Col. Lico Velarde	Col. Pueblo Nuevo
Col. Toledo Corro	Col. Anáhuac	Col. Universidad
Col. Rubén Jaramillo	Col. Jesús García	Col. Libertad de Expresión
Col. 20 de Noviembre	Col. Santa Cecilia	Col. Esperanza
Col. Ramón F. Iturbe	Col. Azteca	Col. Mazatlán II
Col. Ampliación Lico Velarde	Col. Labastida Ochoa	Col. Urías
Col. Genaro Estrada	Col. Huertos Familiares	Col. San Rafael
Col. Villas del Sol	Col. Lomas de San Jorge	Col. Dorados de Villa
Col. Amp. Villa Verde	Col. Rinconada del Valle	**Fraccionamientos**
Col. San Jorge	Col. La Chonita	Fracc. Villas del Estero
Col. Pino Suarez	Camino a Cerritos	Fovissste Mazatlán
Col. Francisco I. Madero	Col. Urías	Fracc. Playas del Sol
Col. Rafael Buelna	Col. Ampl. Urías I	Fracc. Flamingos
Col. Burócratas	Col. Ampl. Urías II	Fracc. Alameda
Col. Salvador Allende	Col. Ampl. Urías III	Fracc. La Foresta
Col. Insurgentes	Col. La Sirena	Fracc. Villa Verde
Col. Tierra y Libertad	Col. Luis Echeverría	Fracc. Los Laureles
Col. 12 de Mayo	Col. Emiliano Zapata	Fracc. Gaviotas
Col. Casas Económicas	Col. Klein	Fracc. Sábalo Country

Col. Bahías	Col. Reforma	Fracc. El Toreo
Col. Hogar del Pescador	Col. Ferrocarrilera	Fracc. Olas Altas
Col. López Mateos	Col. Palos Prietos	

Fuente: Elaboración propia con datos del Atlas de Riesgos Naturales para el Municipio de Mazatlán, Sinaloa (2012).

El riesgo al que se encuentra más vulnerable la ciudad debido a su ubicación geográfica, son los huracanes y ciclones.

Fuente: Elaboración propia, 2012.

Seguridad.

En todas las ciudades existen giros indeseados por ser de tipo ilegal o conflictivo, lo que genera zonas de inseguridad y un ambiente urbano degradado. La ciudad de Mazatlán no es la excepción y la zona detectada con mayor índice delictivo es el centro.

Tabla 23. **Colonias con mayor índice delictivo 2011.**

Colonias con mayor índice delictivo	No. Delitos	%
Centro	20,208	26.9
Benito Juárez	11,589	15.4
Zona Dorada	7,695	10.3
Francisco Villa	5,065	6.75
Francisco I. Madero	4,935	6.57
Montuosa	4,398	5.86
Flores Magón	3,977	5.3
Palos Prietos	3,099	4.13
Salvador Allende	2,564	3.42
Sánchez Celis	2,301	3.07
Urías	2,007	2.67
Esperanza	1,907	2.54
Jacarandas	1,783	2.38
Infonavit Playas	1,774	2.36
Independencia	1,768	2.36

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaria de Seguridad Publica de Mazatlán, Sinaloa (2010).

Patrimonio Histórico – Arqueológico.

Plazas y zonas con valor histórico e identidad cultural.

Como zona de monumentos artísticos e históricos, se encuentra una zona declarada, en el centro de la ciudad. La declaración de esta zona aparece dentro del decreto en el Diario Oficial de la Federación del 27 de Marzo de 2001 y que comprende un área de 1.145 km^2, esta se localiza en la zona del Centro Histórico de la ciudad de Mazatlán.

Las características específicas de la zona de monumentos históricos materia del Decreto antes mencionado, son las siguientes:

- Está formada por 180 manzanas, las cuales comprenden 479 edificios con valor histórico, construidos durante los siglos XIX y el primer cuarto del siglo

XX, en los que se combinan diversas manifestaciones arquitectónicas con características académicas y regionales, destacándose dos que son destinados al culto religioso y que por disposición de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos, son monumentos históricos, estos son: el Templo de San José y la Catedral Basílica de la Inmaculada Concepción.

- Los edificios de carácter civil por lo general mantienen sus parámetros alineados a la calle y sus partidos arquitectónicos conservan como características particulares en sus patios, dobles portales construidos mediante columnas de madera que soportan arcos rebajados y de medio punto. El sistema constructivo predominante se basa en muros de ladrillo, cubiertas planas de bóveda catalana; asimismo, destacan las cubiertas inclinadas de estructura de madera con teja.
- La mayor parte de la traza urbana es ortogonal y se encuentra estructurada alrededor de la plaza central. La traza urbana irregular corresponde a los asentamientos del casco original y al de las laderas de los cerros de la Nevería al oriente y el de la Cruz al sur, así como en las laderas del Cerro de Casamata al nororiente. El perfil urbano está compuesto por edificios de uno y dos niveles, sobresaliendo los remates visuales del paisaje natural de los cerros colindantes.
- Conserva el casco original y la traza urbana del siglo XIX, base del crecimiento posterior a dicho siglo; su grado de conservación lo ubica dentro de los puertos más importantes del país.

Para atender convenientemente a la preservación del legado histórico de esta zona, sin alterar o lesionar la armonía urbana, se ha considerado conveniente incorporarla al régimen previsto por la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos, la cual dispone que es de utilidad pública la investigación, protección, conservación y recuperación de los monumentos y zonas de monumentos históricos que integran el Patrimonio Cultural de la Nación.

Conjuntos Arquitectónicos.

De igual manera, la ciudad posee particular énfasis en el tema arquitectónico, concentrada mayormente en el Centro Histórico, en el, se pueden encontrar zonas con conjuntos de vivienda neoclásica, además de conjuntos con valor artístico, sobre todo, la zona de la Plazuela Machado, que es la que cuenta con el mayor número de conjuntos de gran valor.

El problema de este valor arquitectónico consiste en la dificultad de conservación y utilización de estos inmuebles, ya que debido a sus restricciones y a los procesos de declinación de la zona, por lo que resulta preponderante las estrategias al respecto.

Tradiciones.

En la ciudad de Mazatlán tienen lugar diversas actividades artísticas, culturales y deportivas durante todo el año, lo cual genera una gran afluencia de visitantes y turistas para participar o disfrutar de estos eventos.

Entre estas actividades y eventos, se enlistan los siguientes:

1. Carnaval Internacional de Mazatlán.	**2.** Festival de las Artes Sinaloa.
3. Festival Cultural Mazatlán.	**4.** Feria del Libro y las Artes, FELIART.
5. Semana Internacional de la Moto.	**6.** Gran Maratón Pacífico.
7. Carreras de Motocross.	**8.** Torneo Internacional de Pesca.
9. Torneo de Pesca Deportiva Bisbee´s Billfish Classic.	**10.** Torneo Internacional de Golf.
11. Competencia de Figuras de Arena.	**12.** Carrera de Botes de Vela.
13. Torneo Spring Break de Tennis.	**14.** Torneo Internacional de Tenis.
15. Nauticopa Gobernador.	**16.** Toreo en Mazatlán.
17. Torneo internacional de Golf Amateur.	**18.** Expo Canaco.

19. Expo Canacintra.	**20.** Expo CMIC.
21. Feria Ganadera.	

En Mazatlán, el patrimonio intangible lo constituyen:

1. Música de banda.
2. La danza del venado.
3. Juego de pelota Ulama.
4. La Hora Municipal en la Plazuela República.
5. Los Jueves de Danzón, para las personas de la tercera edad.
6. Festividades religiosas.
7. Diferentes restaurantes, artesanías locales, muestras artísticas, entre otras (Plazuela Machado).
8. El Clavadista, artesanías locales, muestras artísticas en la Plaza Sánchez Taboada.
9. Festival Internacional de Danza José Limón (Festival de Danza Contemporánea José Limón).

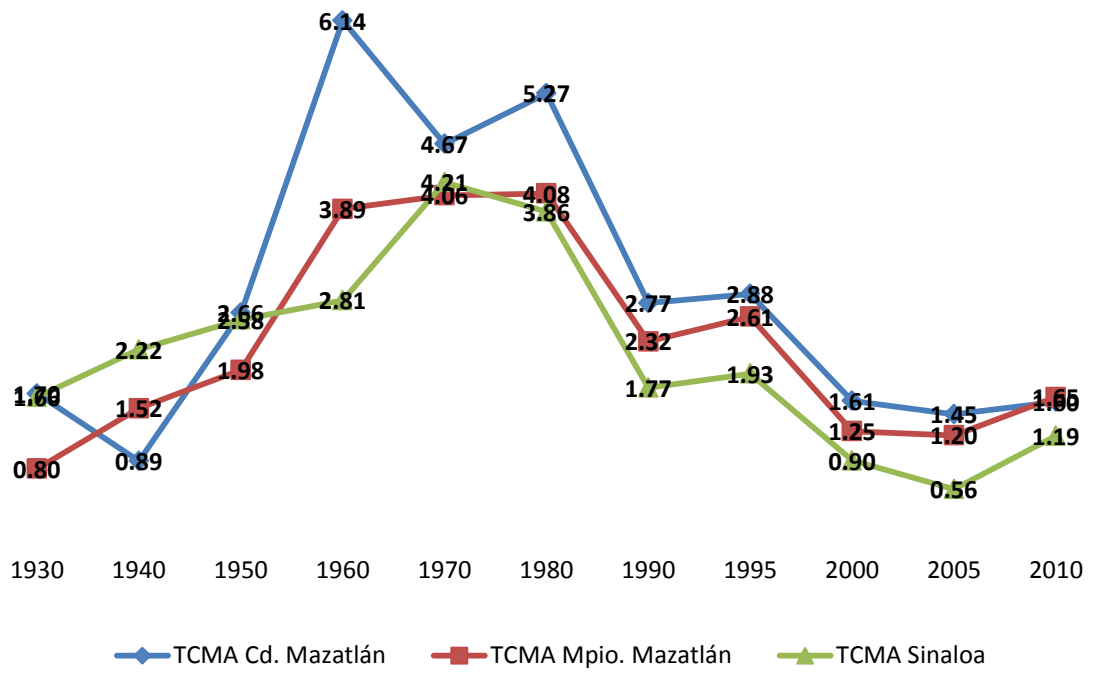
Aspectos Socioeconómicos.

Demográficos.

Población y dinámica de crecimiento.

En 1921 la ciudad de Mazatlán tenía 25,254 habitantes, el 7.4% de la población estatal y el 50% municipal, con una tasa de crecimiento media anual de 1.70%, cantidad que fue incrementando con los años de una manera lenta. Para los años de 1950 a 1960 la ciudad tuvo un alto crecimiento de 41,754 habitantes a 75,751, teniendo una tasa de crecimiento media anual de 6.14%, pero solamente representaba el 7% de la población total estatal y el 54% de la municipal.

Tasa de crecimiento media anual del estado de Sinaloa, municipio de Mazatlán y la Ciudad de Mazatlán, 1921-2010.



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI, 2012.

Tabla 24. Crecimiento demográfico y Tasa de Crecimiento Media Anual del estado de Sinaloa, municipio de Mazatlán y ciudad de Mazatlán, 1921-2010.

Año	Ciudad de Mazatlán	TCMA	Municipio de Mazatlán	TCMA	Estado de Sinaloa	TCMA
1921	25,254		50,569		341,265	
1930	29,380	1.70	54,339	0.80	395,618	1.66
1940	32,117	0.89	63,198	1.52	492,821	2.22
1950	41,754	2.66	76,866	1.98	635,681	2.58
1960	75,751	6.14	112,619	3.89	838,404	2.81
1970	119,553	4.67	167,616	4.06	1,266,528	4.21
1980	199,830	5.27	249,988	4.08	1,849,879	3.86
1990	262,705	2.77	314,345	2.32	2,204,054	1.77

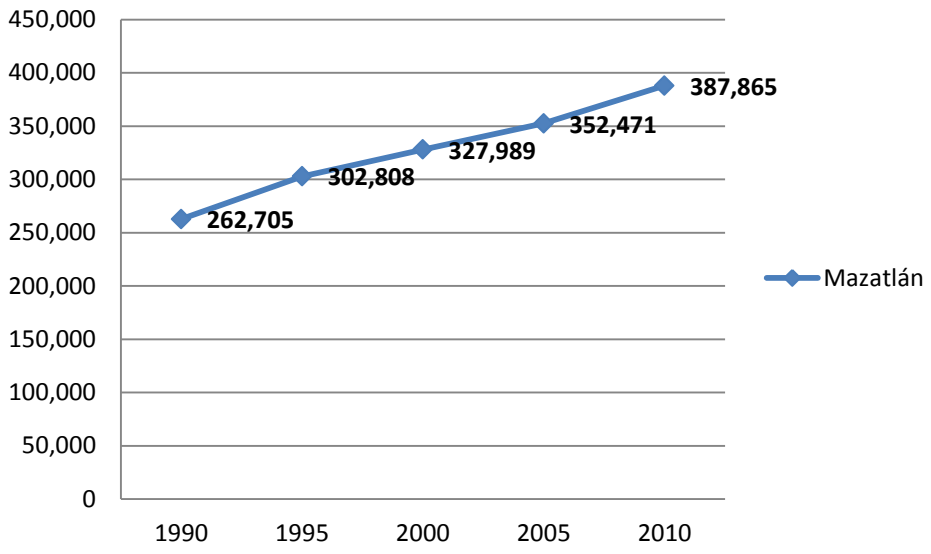
Año	Ciudad de Mazatlán	TCMA	Municipio de Mazatlán	TCMA	Estado de Sinaloa	TCMA
1995	302,808	2.88	357,619	2.61	2,425,675	1.93
2000	327,989	1.61	380,509	1.25	2,536,844	0.90
2005	352,471	1.45	403,888	1.20	2,608,442	0.56
2010	381,583	1.60	438,434	1.65	2,767,761	1.19

Fuente: Elaboración propia con datos del VIII Censo de Población (1960), IX Censo General de Población (1970), X Censo de Población y Vivienda (1980), XI Censo de Población y Vivienda (1990), Conteo de Población y Vivienda (1995), XII Censo de Población y Vivienda (2000), II Conteo de Población y Vivienda (2005) y XIII Censo de Población y Vivienda (2010) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

Durante las décadas siguientes las tasas de crecimiento se mantuvieron en los mismo rangos, pero la década de 1980-1990 se presentó una significativa disminución de la tasa de crecimiento (2.77%) y desde entonces se ha visto una tendencia a la reducción de las tasas de crecimiento con excepción del periodo 2005-2010 que registra un ligero repunte sin llegar nunca a mostrar declinación. Para el año 2010 según el XIII Censo de Población y Vivienda la ciudad de Mazatlán contaba con 387,865 habitantes, el 88% de la población municipal y el 12% de la población estatal.

La ciudad de Mazatlán registró un crecimiento sostenido en las dos últimas décadas pero apenas alcanzó un promedio anual de 1.88% en este periodo, resultado de 118,878 nuevos habitantes, esto significa 5,944 habitantes más cada año.

Crecimiento demográfico de la cabera municipal 1990-2000.



Fuente: Elaboración propia con datos del XI Censo de Población y Vivienda (1990), Conteo de Población y Vivienda (1995), XII Censo de Población y Vivienda (2000), II Conteo de Población y Vivienda (2005) y XIII Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

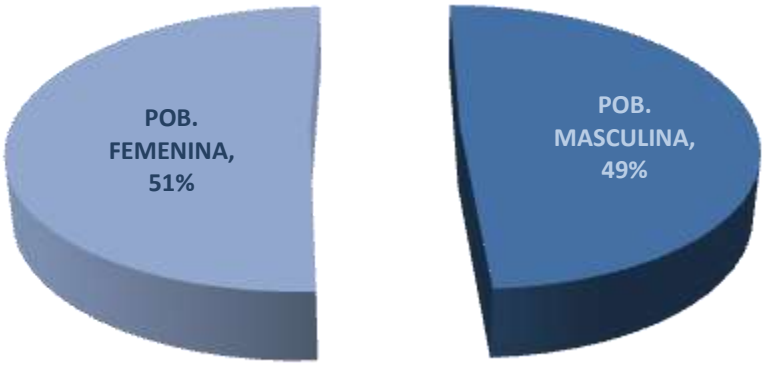
En conclusión, el municipio de Mazatlán tiene una dinámica demográfica moderada y concentrada en su cabecera, mientras que en el interior predominan fenómenos de declinación.

El análisis más revelador de la dinámica demográfica urbana y un buen indicador de los procesos de restructuración de las ciudades se logra a través del estudio de la tasa de crecimiento medio anual 2000-2010 a nivel Área Geoestadística Básica (ver Mapa MT09). Tanto en la localidad de Mazatlán como en las pequeñas localidades urbanas, se presenta el modelo de ciudades de periferia, en el cual, el crecimiento y la inversión se concentra en los anillos más exteriores de la ciudad mientras que las zonas más centrales y antiguas muestran procesos de declinación. En algunas manzanas se ha llegado a perder totalmente la población residencial. Este es un fenómeno normal en grandes ciudades en las que sus centros pueden verse sometidos a procesos de terciarización, sin embargo, en el

caso de la ciudad de Mazatlán, primero -no se trata de una “gran ciudad”, y segundo, si bien este proceso puede ser normal en los alrededores del centro comercial y de servicios, así como en parte de la franja costera, no explica lo extendido de la declinación en la ciudad interior de Mazatlán.

En cuanto a composición demográfica, Mazatlán al igual que varias ciudades del país, experimenta un índice de masculinidad de 95.7%, es decir, que existe mayor población femenina que masculina. De acuerdo al Censo de 2010 habitaban en la ciudad 198,120 mujeres; ellas representaban el 51% y 189,745 hombres que representaban el 49%.

Población por género.



Fuente: Elaboración propia con dantos de XIII Censo de Población y Vivienda, INEGI.

Es importante mencionar al grupo que concentra mayor número de población; el de 30 a 49 años de edad, quienes representan un 28% de la población total de la ciudad. El grupo con menor población es el de 60 a 64 años, pues significa el 3% del total.

Otro gran grupo de edad que se puede observar, es el de 0 a 14 años, la ciudad de Mazatlán, tiene un porcentaje que va en detrimento, de ser el 32% de población en el año 2000 a 29% en el año 2010. En números absolutos este grupo disminuyó en casi 2,749 niños y/o adolecentes. Para esta misma década el segmento de 15 a 64 años, se incrementó en un 2.1% es decir un poco más de 5 mil pobladores, mientras que el grupo de 64 años y más aumentó en un 1.4% aproximadamente 8,252 habitantes.

Estructura poblacional.

Grupos en edad escolar.

A través de la pirámide de población por edad y sexo (ver gráfica Estructura de la población del municipio de Mazatlán, 1990-2010) se obtiene una visión general de la estructura de la población. En este caso, se percibe aumento en el tamaño de la población entre 1990 y 2010 de todos los grupos de edad, excepto en los niños (0 a 4 y 5 a 9 años), que aumentan para 1990 y disminuyen entre 2000 y 2010. Esto se explica por una baja en las tasas de natalidad, pero implica que la demanda agregada que representa este grupo está en fase de contracción, fenómeno que se irá trasmitiendo hacia los grupos de mayor edad conforme pasa el tiempo.

Por lo pronto entre 2010 y 2020 habrá menos demanda de servicios para el grupo de niños e incluso para el grupo de 10 a 14 años, en cambio, a partir de los 15 años la demanda irá aumentando en la década conforme aumenta el rango de edad, lo que significa mayores requerimientos de servicios educativos de nivel medio superior y superior, recreativos y culturales, pero sobre todo, de fuentes de empleo. Las demandas crecerán aún más para los grupos mayores a los 30 años y mucho más, para los adultos mayores.

Mazatlán siendo todavía una ciudad de jóvenes, pues poco más del 50% de la población es menor a 30 años está viviendo una transformación hacia una estructura madura con cambios importantes respecto a los últimos 50 años.

El análisis de la pirámide de edades ofrece una visión muy agregada de la estructura de población. Según los Censos de Población y Vivienda la población de niños y jóvenes pasó de 34.98% a 26.87% de 1990 a 2010.

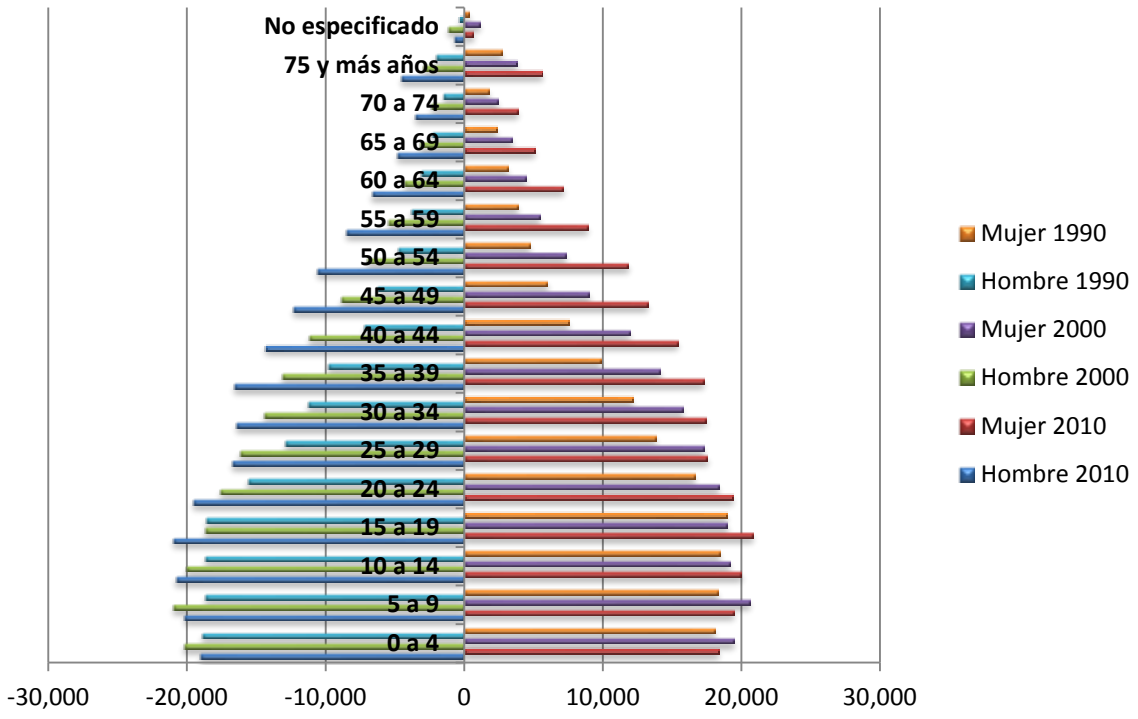
Tabla 25. **Distribución de niños y jóvenes en la ciudad de Mazatlán, 1990-2010.**

Año	Ciudad de Mazatlán		
	Pob. Total	Pob. De 0 a 14 años	Distribución de niños y jóvenes
1990	262,705	91,907	34.98
1995	302,808	99,417	32.83
2000	327,989	103,396	31.52
2005	352,471	99,301	28.17
2010	387,865	104,206	26.87

Fuente: Elaboración propia con datos del XI Censo de Población y Vivienda (1990), Conteo de Población y Vivienda (1995), XII Censo de Población y Vivienda (2000), II Conteo de Población y Vivienda (2005) y XIII Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

En el Mapa MT10 de Distribución de Niños y Jóvenes se reconoce una distribución desigual de este grupo de edad, ya que muestra proporciones muy altas, de mayores al 35% en la periferia oriente de la ciudad, mientras que en la ciudad interior las proporciones pueden bajar a menos del 20%, lo que es paradójico porque la distribución es inversa a la oferta de equipamiento para niños y jóvenes.

Estructura de la población del municipio de Mazatlán, 1990-2010.



Fuente: Elaboración propia con datos del XI Censo de Población y Vivienda (1990), XII Censo de Población y Vivienda (2000), II Conteo de Población y Vivienda (2005) y XIII Censo de Población y Vivienda (2010) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

Un análisis del grupo de prescolares (0 a 4 años) muestra resultados muy similares en cuanto a su distribución, las mayores proporciones se ubican en las periferias en donde hay menos oferta de servicios (ver Mapa MT11).

Adultos Mayores.

Los adultos mayores (65 años y más) al igual que los niños y jóvenes son una población muy importante por sus demandas específicas. A diferencia de los grupos anteriores, los adultos mayores están registrando aumentos significativos tanto en términos relativos como absolutos. La ciudad pasó de tener 9,873

(3.76%) personas en esta rango de edad en 1990, a 23,190 (5.98%) en el 2010, lo que resulta en una tasa de crecimiento media anual de 4.36%, muy por encima de los ritmos de crecimiento de otros grupos y de la población en general. Como se podrá observar en la *Tabla 27*. Grupos de edad del municipio, 1990-2010, el índice de envejecimiento ha aumentado constante y significativamente desde 1990 hasta el presente.

***Tabla 26.* Grupos de edad del municipio, 1990-2010.**

EDAD DESPLEGADA	MUNICIPIO DE MAZATLÁN		
	2010	2000	1990
	TOTAL	TOTAL	TOTAL
	438,434	380,509	314,345
	37,423	39,669	36,980
	39,642	41,623	37,016
	40,791	39,213	37,128
	41,851	37,697	37,564
	38,918	35,964	32,269
	34,188	33,491	26,726
	33,851	30,214	23,408
	33,822	27,274	19,648
	29,723	23,093	14,719
	25,606	17,842	12,219
	22,435	14,365	9,545
	17,422	10,887	7,626
	13,796	8,760	6,226
	9,912	6,612	4,596
	7,421	4,780	3,269
	10,181	6,733	4,737
	1,352	2,292	669

Fuente: Elaboración propia con datos del XI Censo de Población y Vivienda (1990), XII Censo de Población y Vivienda (2000) y XIII Censo de Población y Vivienda (2010) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía -INEGI-.

Los adultos mayores registran concentraciones en las zonas más antiguas de la ciudad, con valores que superan el 12% y que pueden alcanzar cerca del 20%.

Como resultado de lo anterior, se registran procesos de envejecimiento muy pronunciados en las áreas centrales de la ciudad, esto como consecuencia de la relocalización de familias jóvenes hacia las periferias y producto de la emigración por falta de oportunidades (ver Mapa MT12).

***Tabla 27.* Índice de Envejecimiento en la ciudad de Mazatlán, 1990-2010.**

Año	Ciudad de Mazatlán		
	Pob. de 0 a 14 años	Pob. de 65 años y más	Índice de envejecimiento
1990	91,907	9,873	10.74
1995	99,417	12,144	12.22
2000	103,396	14,883	14.39
2005	99,301	18,463	18.59
2010	104,206	23,190	22.25

Fuente: Elaboración propia con datos del XI Censo de Población y Vivienda (1990), Conteo de Población y Vivienda (1995), XII Censo de Población y Vivienda (2000), II Conteo de Población y Vivienda (2005) y XIII Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

Grupos en edad laboral.

Los grupos en edad laboral son aquellos que se encuentran entre los rangos de edad de 15 a 64 años. Se ha registrado un aumento en la proporción de adultos mayores pasando del 61.02% en 1990 al 66.89% en 2010, resultando de la disminución relativa de los niños y jóvenes (ver *Tabla 29*. Grupos en edad laboral en la ciudad de Mazatlán, 1990-2010).

Tabla 28. **Grupos en edad laboral en la ciudad de Mazatlán, 1990-2010.**

Año	Ciudad de Mazatlán		
	Pob. Total	Pob. de 15 a 64 años	Grupos en edad laboral
1990	262,705	160,307	61.02
1995	302,808	190,821	63.02
2000	327,989	209,124	63.76
2005	352,471	222,633	63.16
2010	387,865	259,454	66.89

Fuente: Elaboración propia con datos del XI, XII y XIII Censo de Población y Vivienda, así como I y II Conteo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

La distribución territorial marca variaciones no muy amplias, ya que para el caso de Mazatlán van del 50% al 75%, el primer caso se presenta en colonias periféricas en donde la proporción de niños y jóvenes es alta y llega a ser mayor al 40%, lo cual es circunstancial, pero no así la concentración de población de edad laboral con valores arriba del 70% que se presenta en la Zona Dorada, Lomas de Mazatlán, Hacienda Las Cruces, Fracc. Alameda, Sánchez Celis y un poco más hacia el oriente como en Rincón de las Plazas, Costa Brava, Villa Bonita, Villa Galaxia, Jacarandas, entre otras (ver Mapa MT13) que son zonas en donde están arribando adultos o parejas de adultos sin hijos, lo que es más probable en la Zona Dorada, o bien, son familias que han madurado y una buena proporción de sus hijos son mayores a los 15 años, lo que se presenta en la segunda zona descrita.

Relación hombres-mujeres.

El último componente de la estructura de la población es la relación hombres-mujeres evaluado a través del coeficiente de masculinidad (hombres por cada 100 mujeres) (ver Tabla 30. Índice de masculinidad en la ciudad de Mazatlán, 1990-

2010). Se encontró que el número de hombre en la ciudad se ha mantenido constante desde 1990 con alrededor de 95 hombres por cada 100 mujeres, lo cual además debe considerarse alto teniendo en cuenta el proceso de envejecimiento de la población, que debería de repercutir en un menor coeficiente. Esto quizá se explique por una migración diferenciada por género (ver Mapa MT14).

***Tabla 29.* Índice de masculinidad en la ciudad de Mazatlán, 1990-2010.**

Año	Ciudad de Mazatlán		
	Hombres	Mujeres	Índice de masculinidad
1990	128,262	134,443	95.40
1995	148,058	154,750	95.68
2000	159,941	168,048	95.18
2005	171,536	180,935	94.81
2010	189,745	198,120	95.77

Fuente: Elaboración propia con datos del XI Censo de Población y Vivienda (1990), Conteo de Población y Vivienda (1995), XII Censo de Población y Vivienda (2000), II Conteo de Población y Vivienda (2005) y XIII Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

Razón de dependencia.

La razón de dependencia es el resultado de la combinación de la situación de los distintos grupos de edad. En Mazatlán se ha presentado una significativa reducción de la dependencia entre 1990 y 2010 (ver *Tabla 31*. Razón de dependencia en la ciudad de Mazatlán, 1990-2010).

Lo anterior es producto del incremento en la población en edad laboral y la disminución en los niños y jóvenes, mientras que el aumento de los adultos mayores no logra contrarrestar el efecto de las dos variables anteriores. Se ratifica que la ciudad se encuentra en proceso de maduración, por ello los menores niveles de dependencia se ubican en la Zona Dorada y una zona hacia el

nororiente de esta, que coincide con las mayores proporciones de población en edad laboral, mientras que en la periferia, en donde hay más niños, las relaciones de dependencia son mayores (ver Mapa MT15).

Tabla 30. **Razón de dependencia en la ciudad de Mazatlán, 1990-2010.**

Año	Ciudad de Mazatlán			
	Población de 0 a 14 años	Población de 15 a 64 años	Población de 65 años y más	Razón de dependencia
	91,907	160,307	9,873	63.49
	99,417	190,821	12,144	58.46
	103,396	209,124	14,883	56.56
	99,301	222,633	18,463	52.90
	104,206	259,454	23,190	49.10

Fuente: Elaboración propia con datos del XI Censo de Población y Vivienda (1990), Conteo de Población y Vivienda (1995), XII Censo de Población y Vivienda (2000), II Conteo de Población y Vivienda (2005) y XIII Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI.

Migración.

El tema de migración resulta muy complejo por la limitación de la información censal, que permite conocer la inmigración acumulada y la inmigración reciente[26] de entidad a entidad, municipio o localidad.

El estado de Sinaloa no es típicamente un estado de atracción o expulsión, ha cambiado sus patrones a lo largo de la historia y combina los dos fenómenos. Por un lado, en las últimas décadas atrae población de jornaleros para los campos agrícolas principalmente; pero también ha sido expulsor moderado de migrantes hacia los Estados Unidos. El municipio de Mazatlán registra una mayor proporción de migración acumulada que el estado de Sinaloa y una también mayor migración

[26] La migración acumulada se mide como la proporción de habitantes nacidos en otra entidad respecto a la población total; y la migración reciente como la proporción que cambió de entidad de residencia en los 5 años anteriores al censo, también respecto a la población total.

reciente (2005-2010) con 3.55%, la cual resulta de la atracción de tres principales localidades, la propia ciudad de Mazatlán (6.03%), Fracc. Los Ángeles (6.03%) y San Francisquito (4.88%); el fraccionamiento aparece en la lógica de servir a la población de la ciudad, y la última es una localidad que está siendo absorbida por la misma ciudad. En conclusión, los procesos de inmigración se concentran en la cabecera municipal, mientras que, por la diferencia porcentual, se puede suponer que las localidades rurales son principalmente expulsoras de población.

Marginación y pobreza.

A nivel municipal Mazatlán se encuentra en el último lugar estatal por su nivel de marginación y se le define con un grado muy bajo, con un índice de 9.385 (en escala 0-100, en donde 100 es el máximo de marginación). No obstante, lo anterior no significa que no existan problemas de pobreza y marginación.

En el Mapa MT16 se muestra un índice de desarrollo socioeconómico en donde se aprecia que las zonas de menor nivel, y puede pensarse, mayor marginación, son la periferia oriente de la ciudad.

Presencia indígena.

La población indígena presente en Mazatlán es mínima (0.80%). Como se trata de población inmigrante se concentra en la periferia, de hecho la zona con mayor concentración es la Colonia Ricardo Flores Magón que apenas alcanza el 5.75% y el 4.76% en inmigración reciente (ver Mapa MT17).

Procesos económicos.

Actividad económica y Producto Interno Bruto.

Mazatlán es un importante centro económico, en 2010 aportó 20.7% del PIB estatal a pesar de tener sólo 15.9% de la población total. Tiene una fuerte dependencia de la actividad turística (47% del PIB municipal). En los sectores

secundario y terciario Mazatlán es la segunda economía de Sinaloa. Sin embargo, ha ido perdiendo importancia en el sector manufacturero.

En 2008, Culiacán concentró 34.8% del valor agregado censal bruto manufacturero de todo el estado frente a 25.6% de Mazatlán, no obstante en valor agregado per cápita, el primero tuvo sólo 180 mil, frente a 238 mil de Mazatlán. Esto significa que la productividad de la manufactura en Mazatlán es más alta que la de Culiacán, aunque es de menor tamaño. Si se considera a la manufactura, comercio y servicios juntos, el valor agregado censal por persona ocupada de Mazatlán fue de 131 mil pesos, inferior a Culiacán que fue de 164 mil de manera semejante, aunque el sector comercio y servicios de Mazatlán es más grande que el de Ahome, su valor agregado per cápita en comercio y servicios, son menores que aquel municipio norteño. De lo anterior se deduce que el sector terciario en Mazatlán es grande pero ineficiente.

Mercados de trabajo.

El puerto de Mazatlán concentra 89% del total de la población económicamente activa municipal, siendo entonces que 92.2% de los mercados laborales son urbanos y giran alrededor de la economía de la ciudad.

La fuerza de trabajo es de mediana calificación en el municipio, ya que 51.8% de la población cuenta con bachillerato o más y entre ellos 28.6% con estudios universitarios, siendo superior al promedio estatal. Lamentablemente se encuentra polarizado pues el 28.7% tiene secundaria incompleta o menos.

La tasa de desempleo en Mazatlán en 2010 fue de 4.1%, superior al promedio estatal y afectó de manera más severa a los estratos de menor escolaridad; en los trabajadores con secundaria incompleta la tasa fue de 7.2%. Asimismo se tiene un alto porcentaje de desempleo profesional.

Los niveles de remuneración de la población ocupada son más elevados en el puerto de Mazatlán que en las otras localidades mayores a 2,500 habitantes, que no dejan de depender de actividades rurales.

De acuerdo a los censos de económicos 2009 los principales sectores económicos con mayor capacidad de generación del empleo son; comercio al por menor (24.8%), servicios de alojamiento temporal y preparación de alimentos y bebidas (15.9%), manufactura (12.4%) y pesca (7.1%). Visto en términos generales, las actividades de comercio y servicios generan 75.1% del total del empleo municipal, lo cual la convierte en una economía terciaria, aunque como se mencionó antes, el PIB per cápita terciario es muy bajo, de lo se deduce informalidad o al menos ineficiencia.

A partir del análisis de coeficientes de concentración se revela que las mayores economías de localización en términos de capacidad de generar valor agregado y disposición de acervos de capital fijo se encuentran en la pesca y con mucha menor intensidad en servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas. Una conclusión general de estos indicadores es que la industria turística que depende más del ambiente construido que de los ambientes naturales tiene algunas ventajas en Mazatlán pero aún no tiene el peso relativo de las actividades tradicionales como la pesca.

Finalmente, en términos de empleo en el periodo 2003-2008, los sectores con mayor motricidad fueron: comercio al por mayor, servicios de esparcimiento culturales y deportivos y otros servicios recreativos, servicios educativos y servicios inmobiliarios y de alquiler. Fue evidente que a pesar del aumento neto en empleo en servicios de alojamiento temporal y preparación de alimentos y bebidas, el componente local fue negativo, lo que significa que hubo un arrastre de la industria turística nacional más que una expansión por procesos endógenos.

Turismo.

Mazatlán concentra alrededor del 80% de los turistas que visitan el estado y que representan una derrama económica para el municipio. La ventaja turística de Mazatlán descansa más en su dotación de recursos naturales que en la organización empresarial o de innovaciones territoriales. Pese a ello, tiene fortalezas secundarias y terciarias por haber sido de finales del siglo XIX hasta

1950 el gran centro de desarrollo industrial de Sinaloa (Ibarra, 1997; Garza Villarreal e Ibarra, 1992) lo que le permite mantener una inercia en sus aglomeraciones productivas; dichas fortalezas se debilitaron paulatinamente a medida que se tornó una economía pesquera y de servicios.

Las capacidades competitivas territoriales de Mazatlán presentan algunas paradojas, comparadas con otros puertos que también tienen un fuerte sector turístico como Acapulco, Veracruz, Cancún, Puerto Vallarta y Los Cabos. A pesar de quedar ubicada como economía urbana con la jerarquía 20 en un estudio comparativo entre las 50 más importantes del país, lugar 10 en capacidad para generar empleos bien remunerados, 13 en facilidad para apertura de negocios, 18 en accesibilidad carretera, 19 en población con educación superior, ostenta, por contraste, el lugar 40 en su nivel de PIB per cápita (inferior a Veracruz, Cancún y Los Cabos) y 39 en capacidad para atraer inversiones extranjeras (en la jerarquía menor de este grupo junto a Veracruz.[27]

Entre 2001 y 2005 Mazatlán solo captó 2% del turismo extranjero de internación, mientras que Cancún y Cozumel (Riviera Maya) captaron 22%, Puerto Vallarta 6% y Acapulco 3.5%. Entre 2006 y 2009 la tendencia se mantuvo, su atracción de turismo de internación oscilaba entre 2.1% y 2.7%, lo cual indica que ha conservado la misma posición durante la última década.

Por otra parte, los turistas que eligen Mazatlán cada vez son de menor capacidad adquisitiva, modificando la estructura de su mercado, ya que los visitantes de mayores ingresos prefieren destinos más amplios, seguros y confiables. Lo anterior presupone que la economía local, a medida que se ha orientado hacia una especialización en turismo, no ha adquirido las capacidades innovadoras necesarias para generar el capital territorial que le permita optimizar el desempeño de su industria turística.

Se tiene entonces que Mazatlán posee una población mayor y una base económica más diversificada que otras ciudades turísticas de México, pero un

[27] Ibarra, G., Tannya Ceballos y Diana Zomera (2009). Capacidades competitivas de las metrópolis y ciudades de México, 2008. México: UAS, Juan Pablos Editor.

desempeño más deficiente, sin capacidad de innovación. Esto ocurre por la presencia de algunas deficiencias: la marcada estacionalidad de la demanda, accesibilidad de transporte deficiente y mala reputación del destino por los crecientes problemas de inseguridad que ocurren en Sinaloa que ahuyenta a posibles visitantes. A la par, existen causas de mayor fondo relacionadas con una deficiente competitividad sectorial y una dinámica territorial poco innovadora, pues en el clúster de actividades turísticas que concentra el puerto, existe una desarticulación de los actores territoriales en torno a un proyecto conjunto de desarrollo local.

En un estudio se detectó en el tejido institucional de la industria turística una dinámica relacional deficiente entre los agentes que conforman el destino, poca intensidad de contacto, baja calidad de las interacciones y la calidad de la información que manejan que no permite aprendizajes ni procesos de innovación (Nava, 2011). En una encuesta a ejecutivos y dueños de empresas se percibe a Mazatlán como poco competitivo a nivel internacional, dirigido a los *snowbirds* que generan poca derrama; y a nivel nacional dominan las opiniones de competitividad media. Se perciben los factores clave (la cualificación de la mano de obra, financiamiento oportuno y barato, marco institucional claro, seguridad pública, apoyos gubernamentales) como poco desarrollados.

Por contraparte, factores que tienen que ver con los recursos naturales y la cultura como el clima, recursos turísticos naturales y creados, gastronomía, calidez de la gente y del lugar, ambiente cultural y social, así como en los precios comparativos respecto a otros destinos fueron cualificados con más de 8.5 puntos. Atendiendo a las opiniones de los propios actores sociales de la industria turística, los factores que limitan la competitividad turística del puerto son aquellos que derivan de las pautas de comportamiento en el territorio. Una de las consecuencias de ser un destino de baja competitividad es que no sólo recibe menos visitantes que otros, sino que lo que llegan son de menos ingresos.

Administración y gestión del desarrollo urbano.

La administración del Desarrollo Urbano Municipal es la actividad del Ayuntamiento, regulada por un orden jurídico establecido en consenso popular, encaminado a planear, operar y controlar las acciones programadas y proyectos destinados a orientar el crecimiento urbano de la ciudad. Dentro del proceso legal de planeación, confluyen las acciones de los Ayuntamientos, Gobiernos Estatales y Gobierno Federal.

En la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa se confirman las atribuciones del Ayuntamiento para intervenir en la elaboración, ejecución de los Planes de Desarrollo Urbano de sus jurisdicciones respectivas y la de prever en forma conjunta con la comisión estatal de desarrollo de centros poblados, lo referente a inversiones y acciones que tiendan a conservar, mejorar y regular el crecimiento de los centros de población.

El Ayuntamiento designará las Comisiones Municipales para el desarrollo urbano, quienes, de acuerdo con lo señalado en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, serán las encargadas de elaborar un programa de actividades e incluir la jerarquización de las obras, proponer su financiamiento e indicar a la oficina técnica de planeación correspondiente los estudios y proyectos de obras a promover ante el Gobierno Estatal.

La Ley Orgánica Municipal confiere al Ayuntamiento facultades y obligaciones en materia de obras públicas y define la política y sistemas técnicos, a que deba sujetarse la Planeación Urbanística Municipal, así como la proyección y ejecución de las obras e infraestructura para el progreso de los centros poblados.

En el ámbito estatal, la Ley de Desarrollo Urbano determina que su gobierno es competente para planear y ordenar las provisiones, usos, reservas y destino de los elementos del territorio de la entidad y del desarrollo de los asentamientos humanos.

Dentro de sus atribuciones está la de participar en la elaboración, aprobación, ejecución y revisión de los diversos planes de desarrollo urbano en el estado y expedir las declaratorias sobre provisiones, usos, reservas y destinos de áreas y predios.

La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa tiene a su cargo poner en práctica las medidas que el ejecutivo del estado ordene en relación con los asentamientos humanos.

Entre sus atribuciones se encuentra la de proponer la realización de obras y servicios públicos estatales, realizar estudios y dictaminar sobre la conveniencia de obras proyectadas por instrucciones del mismo o a petición de los ayuntamientos de la entidad.

Así mismo formula proyectos y estudios técnicos que comprendan especificaciones y presupuestos de las obras que deban realizarse.

Además, establece una Comisión Estatal y las autoridades municipales correspondientes supervisarán la ejecución de los proyectos y vigilarán en todo momento las obras y demás actividades que estén de acuerdo con los lineamientos señalados en los planes.

La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, establece que la Comisión de Urbanismo de cada Ayuntamiento tendrá como función primordial la de realizar la planeación y coordinación del desarrollo en sus áreas urbanas.

El Ejecutivo Federal podrá celebrar convenios en materia de acciones e inversiones de desarrollo urbano con los gobiernos de los municipios y de las entidades federativas y con la participación de las dependencias del sector público federal.

La Ley de Asentamientos Humanos, señala entre las atribuciones que el Ejecutivo Federal le asigna, coordinar la elaboración, revisión y ejecución del Programa Nacional del Desarrollo Urbano, así como asesorar a los municipios y entidades que lo soliciten en la elaboración de sus respectivos planes urbanos.

La Constitución, la Ley General de Asentamientos Humanos y la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, definen la participación de los distintos grupos sociales que integran la comunidad por vía de sus organismos legalmente constituidos, al igual que la contribución ciudadana y las fórmulas de consulta popular.

Internamente el municipio de Mazatlán está regido por un Ayuntamiento de elección popular directa y por las dependencias y disposiciones que la Constitución Política del Estado, la Ley Orgánica Municipal de Mazatlán y el Reglamento Interior del Ayuntamiento establece.

El Cabildo de Mazatlán se integra por un Presidente Municipal, 18 Regidores y un Secretario del H. Ayuntamiento a los que corresponde, el gobierno y administración del municipio.

La administración de las obras y servicios públicos municipales se llevan a cabo a través de los diversos organismos administrativos del Ayuntamiento, los cuales son los siguientes:

- Presidencia Municipal
- Secretaría del Ayuntamiento
- Oficialía Mayor
- Contraloría Municipal
- Tesorería Municipal
- Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable
- Atención Ciudadana
- D.I.F.
- Dirección de Informática
- Secretaria de Seguridad Pública y Tránsito Municipal
- Dirección de Obras Públicas
- Dirección de Servicios Públicos
- Dirección de Bienestar Social
- ISMUJER

- Instituto Municipal de la Juventud
- Acuario
- JUMAPAM
- Instituto Municipal de Cultura, Turismo y Arte.
- Instituto Municipal de Planeación de Mazatlán Sinaloa
- Evaluación y Enlace Zona Rural
- Desarrollo Económico
- Dirección del Deporte
- Dirección de Vivienda
- Dirección de Ecología y Medio Ambiente.

Diagnóstico – Pronóstico Integrado.

El puerto de Mazatlán históricamente ha sido el destino donde diversas actividades económicas y sociales además de culturales convergen desde su conformación; en su nacimiento las actividades mercantiles hicieron florecer la economía de la sociedad mazatleca. En otro momento más reciente, Mazatlán se encuentra en la transición de ser solo un puerto a convertirse en una ciudad con una serie de necesidades y oportunidades que deriva en la proyección turística en la década de los 60s; ante esto el crecimiento urbano se dispara para atender esta joven actividad y a la par la demanda de vivienda de los trabajadores que se emplean en la construcción y en la rama de los servicios emergiendo una tipología de vivienda de tipo popular, de interés social y en algunos casos de invasión, ocasionando un crecimiento no planeado y accidentado.

Actualmente la problemática en la ciudad se manifiesta en el cambio y mezcla de uso de suelo, sustitución de área verde por concreto, contaminación de esteros y arroyos, mal manejo de aguas residuales extinción de régimen de tierra, una mala movilidad y distribución de los servicios, deterioro de imagen urbana, falta de infraestructura entre otras.

En Mazatlán las principales actividades económicas son: el embarque de mercancías, cruceros turísticos, entre otras (es decir, portuarias), así como también las comerciales, la pesca, la industria manufacturera y los servicios relacionados directamente con el turismo.

Actualmente el crecimiento urbano se está desarrollando hacia la zona nororiente de la ciudad sin embargo en algunos casos, terrenos de uso agrícola en poblaciones de tipo rural son alcanzados por la mancha urbana eliminando área verde; ante esto los primeros moradores conservan el uso de suelo original ocasionando molestias a los nuevos residentes. Esta práctica ha ocasionado que el "ejido" poco a poco se vaya consumiendo (Higueras de El Conchi, El Venadillo, Urías, y Rincón de Urías) y da pauta a una errónea mezcla de usos de suelo ocasionando una mala planificación, crecimiento desorganizado, una mala movilidad y distribución de servicios así como el deterioro de la imagen urbana y el paisaje, entre otros.

La falta de un criterio unificador para eliminar las diferentes fuentes de contaminación que acosan al municipio ha ocasionado que estas afecten a la ciudad, tal es el caso del basurero municipal a cielo abierto (Basurón), la termoeléctrica y el mal manejo de aguas residuales que son vertidas a los esteros y arroyos más próximos afectando directamente la flora y fauna, creando una mala imagen urbana además de producir malos olores (Arroyo Jabalines, Estero del Yugo, el Estero del Infiernillo, estero de Urías y La Sirena) esto manifiesta la necesidad de tener un relleno sanitario y una mejora en la infraestructura para manejo de aguas residuales además de la generación de una cultura/conciencia ecológica.

Mazatlán presenta una serie de vulnerabilidades ante varios tipos de fenómenos naturales de origen climático (huracanes y ciclones, lluvias entre otras) principalmente y telúricos, por lo que en la ciudad existen áreas susceptibles a convertirse en zonas de alto riesgo, un aspecto particular y sobresaliente en este sentido es su tendencia a las inundaciones, por los terrenos ganados al mar, por

las inclemencias del clima y por su topografía mayormente plana (ver Mapa MT18).

Redistribución de la población.

Como en otras ciudades del país, en Mazatlán se está presentando un proceso de reacomodo de la población, con una expansión fragmentada de la periferia y una declinación de la ciudad interior. Existe evidencia de un deterioro de su centro histórico a pesar de su naturaleza turística y un buen proceso de valoración, sin embargo, el centro comercial y de servicios, aledaño al anterior, puede verse amenazado por el deterioro y la degradación social que siguen al fenómeno de la declinación.

De hecho, la zona en declinación se extiende por la costa hacia el norte hacia la Zona Dorada, incluida ésta, y hacia el oriente hasta las vías del ferrocarril y algunas áreas aún más allá. El problema de la declinación no sólo es su gran extensión, sino su enorme coincidencia con las áreas de clases medias, medias altas y bajas, lo que sugiere un proceso de proletarización de la ciudad.

Segregación social.

La segregación social es clara e intensa, entre la zona oriente de la ciudad de Mazatlán que es pobre y la zona norponiente, en la costa, que alcanza sus máximos socioeconómicos en el área de la marina.

Asentamientos irregulares.

La enorme producción de vivienda promovida por el gobierno federal, no ha representado una solución para amplios contingentes de población que no tienen acceso a empleos formales y al crédito y se ven obligados a recurrir a las ocupaciones irregulares como única solución para acceder a la vivienda. Se presentan las comunes ocupaciones de periferia en zonas no convenientes por los peligros y los mayores costos de urbanización principalmente derivados de las pendientes, pero también se presenta un fenómeno particular, que es el relleno de los esteros, en particular el del Infiernillo para la expansión de este tipo de

asentamientos, el cual ha perdido más del 60% de la totalidad de su cuenca por relleno y que además representan un grave daño ambiental, reducen la capacidad de regulación de avenidas de estos cuerpos de agua y aumentan significativamente el peligro de inundaciones.

Se tienen identificados 63 asentamientos irregulares dentro del perímetro urbano, de los cuales más de 30 están asentados en zona de riesgo de acuerdo al Atlas de Riesgos Naturales del municipio. Estos asentamientos tienen el patrón de localización a lo largo del arroyo Jabalines que desemboca en el mismo estero El Infiernillo. Este es el caso de asentamientos como Presas del Valle y Don Federico al nororiente; El Milagro, Labastida Ochoa y Emilio Goicochea en la parte central del arroyo antes de desembocar en el estero.

Movilidad interna.

La limitada movilidad en la ciudad de Mazatlán está relacionada con la baja calidad del sistema de transporte, lo que a su vez se deriva de un esquema de concesión del servicio, sin la capacidad del gobierno municipal para regular a los concesionarios y garantizar mejores condiciones de movilidad pública. No obstante la política pública, ha favorecido la movilidad individual con la inversión destinada a infraestructura vial reflejada en vialidades, libramientos y pasos a desnivel y no en la modernización del sistema de transporte público que genera diariamente un total de 314,600 viajes/persona, que representa cerca del 70% de los viajes totales diarios en la ciudad en contraste con el 30% que se realiza en vehículos particulares motorizado.

Medio ambiente y peligros.

En la ciudad de Mazatlán y en muchas de las otras localidades del municipio se presentan peligros naturales, entre los que sobresalen las inundaciones y los vientos fuertes derivados de huracanes; en algunos casos también se presenta el peligro de laderas inestables.

Una mención especial debe hacerse al problema del deterioro de los esteros en la ciudad de Mazatlán, El Infiernillo, Urías y La Sirena, que están siendo afectados por el crecimiento de la ciudad, de hecho, se están consumiendo, con lo que significa en términos de costo ambiental, por la alteración de la dinámica hidrológica y la pérdida de especies.

Estado de derecho y cumplimiento de las normas.

El problema central del desarrollo urbano en el municipio de Mazatlán es la debilidad institucional que favorece el incumplimiento de los programas y normas de desarrollo urbano, que si bien, se origina en la falta de actualidad del marco jurídico institucional de los ámbitos Federal y Estatal, el papel y responsabilidad municipal no es menos; falta reglamentación y mecanismos y sanciones para asegurar el cumplimiento de la ley.

NORMATIVIDAD.

Objetivos y Metas.

En relación al análisis realizado anteriormente, es como llegamos al siguiente apartado, en el cual se plantean una serie de objetivos tanto generales como particulares, mismos que se establecen como parte medular de este Plan Director.

Estos objetivos surgen de las necesidades mismas de los habitantes y contempla distintos aspectos sociales, urbanos, ambientales y económicos, con el fin de avanzar en la construcción de una ciudad planeada, sustentable, competitiva, integral y moderna, que ofrezca una mejor calidad de vida a sus habitantes.

Objetivos Generales y Específicos.

Objetivos generales.

- Elevar la calidad de vida de las familias y detonar la productividad potencial, por medio de la configuración de ciudades más compactas, densas, habitables y competitivas; con opciones de vivienda bien localizadas que permita acceder en distancias cortas a una diversidad de bienes y servicios, adecuadas a los ingresos de la población; con más y mejores espacios públicos y con soluciones integrales de movilidad que den prioridad al ciudadano, al uso de los medios de transporte más eficientes y al medio ambiente.
- Promover el modelo de ciudad compacta y densa a través de la concentración territorial de esfuerzos y recursos, esto es, en enfocar acciones de política dentro de polígonos urbanos definidos y consolidados.
- Regular de manera ordenada el desarrollo urbano de la ciudad de Mazatlán.
- Establecer las medidas necesarias y adecuadas para el destino del suelo.

- Regular la conservación, mejoramiento y desarrollo de la ciudad.
- Delimitar el área urbana actual, definir la zona de desarrollo y las de reserva ecológica.
- Fomentar ciudades más compactas, con mayor densidad de población y actividad económica, orientando el desarrollo mediante la política pública, el financiamiento y los apoyos a la vivienda.
- Inhibir el crecimiento de las manchas urbanas hacia zonas inadecuadas.
- Promover reformas a la legislación en materia de planeación urbana, uso eficiente del suelo y zonificación.
- Mejorar las condiciones habitacionales y su entorno, en coordinación con los gobiernos locales.
- Adecuar normas e impulsar acciones de renovación urbana, ampliación y mejoramiento de la vivienda del parque habitacional existente.
- Propiciar la modernización de catastros y de registros públicos de la propiedad, así como la incorporación y regularización de propiedades no registradas.

Objetivos específicos.

Usos de suelo.

- Normar el crecimiento urbano de los asentamientos humanos del área existente y de reserva, así como las zonas no consolidadas dentro del espacio urbano.
- Vigilar y mitigar las zonas inundables, las zonas de escurrimientos pluviales y las zonas inestables, incluyendo aquellas de riesgo o con problemática especial.
- Operar de forma racional el suelo urbano actual y de igual manera el de crecimiento futuro.
- Eficientar las demandas de suelo urbano de acuerdo a las necesidades presentadas en los distintos plazos.
- Aumentar el valor del área urbana en los estratos con bajos ingresos.

- Dotar de servicios urbanos y atención a viviendas en áreas marginadas para su mejoramiento y elevando con ello su calidad de vida.
- Regular la tenencia de la tierra ejidal incorporando su desarrollo al proceso de crecimiento de la ciudad y sujetándose a las disposiciones de la misma.
- Orientar el crecimiento de la industria adaptándolo a las condiciones socioeconómicas de la ciudad de Mazatlán, evitando las afectaciones por contaminación al medio ambiente.
- Restringir la expansión urbana hacia zonas con presencia acuífera, de reserva ecológica.
- Revertir el modelo de crecimiento expansivo de la ciudad de Mazatlán hacia un modelo más sustentable, eficiente y compacto.
- Delimitar el área de crecimiento urbano de la ciudad, determinando la zonificación primaria.
- Establecer las áreas urbanizables de primera prioridad y segunda prioridad de ocupación, cumpliendo con los debidos criterios.
- Promover la densificación en las áreas donde se tenga la capacidad de infraestructura, de tal manera que se promueva el crecimiento vertical más que el horizontal, y se reduzcan los espacios huecos dentro de la ciudad.
- Incentivar el uso óptimo del suelo intraurbano mediante el aprovechamiento de predios baldíos y subutilizados.
- Fomentar una mayor densidad habitacional en los centros urbanos a través del uso intensivo del suelo y considerando, con este fin, la construcción de vivienda vertical, la revisión de topes a las densidades y alturas, así como la eventual eliminación de requerimientos mínimos de espacios de estacionamientos por vivienda.
- Diseñar instrumentos normativos, fiscales y administrativos que estimulen y premien el uso de suelo disponible al interior de la ciudad y frene la especulación del suelo y la expansión hacia las zonas periféricas. Un ejemplo de esto, es la aplicación de una tasa del impuesto predial que aumente progresivamente mientras los predios permanezcan ociosos.

- Promover la regularización de predios, pues la certeza jurídica de la propiedad permite impulsar los mercados secundarios de tierra y vivienda, además de abrir las puertas de la formalidad a sus propietarios.
- Definir el límite urbano de manera que se cuente con un control catastral y administrativo.

Vivienda.

- Promover la consolidación de barrios y colonias populares, incentivando el desarrollo urbano orientado al transporte, apoyando acciones y proyectos productivos de equipamientos sociales y mejoramiento de la infraestructura que permitan, al mismo tiempo, resolver necesidades de consumo y servicios.
- Mejorar las condiciones de la vivienda existente en conjunto con el contexto, desde la calle, el barrio y la colonia.
- Reducir el déficit de vivienda a corto plazo.
- Promover el desarrollo inmobiliario en sus modalidades de venta, renta con opción a compra, en tipo unifamiliar y multifamiliar.
- Erradicar los índices de hacinamiento ofreciendo distintas alternativas de habitación de manera viable para los diferentes estratos socioeconómicos.
- Estipular el desarrollo de la vivienda de interés medio y económico en las instituciones de crédito y desarrolladores.

Infraestructura.

- Dotar de la infraestructura que se necesita para garantizar el acceso a servicios, particularmente en los casos de acceso al agua potable, saneamiento, vialidades y alumbrado público; renovar y dar mantenimiento adecuado a la infraestructura y el equipamiento deteriorado u obsoleto, concertando las inversiones públicas que en este ámbito realicen las dependencias federales y los demás órdenes de gobierno.
- Consolidar la participación social en el desarrollo de la infraestructura, por medio de programas de autogestión o derrama de costos de urbanización.

- Programa de Atención Ciudadana (PAC)
- Fortalecimiento Municipal (FORTAMUN)
- Programa de Empleo Temporal

- Dotar de servicios tales como agua potable, alcantarillado, drenaje pluvial, energía eléctrica, pavimentación y transporte a la población, dando atención especial a la que cuenta con menos recursos económicos.
- Recuperar equipamiento urbano y promover la creación de nuevo que satisfaga la demanda de manera equitativa.
- Preservar o dotar de espacio público a todo sector de la ciudad, que contribuyan a la convivencia ciudadana, promuevan la cultura, el deporte en un ambiente seguro.

Equipamiento urbano.

- Dotar a la ciudad del equipamiento y servicios particularmente en los sectores con mayor densidad de población, evitando los motivos de viajes por razones de abasto y alimentos.
- Contribuir al fortalecimiento del tejido social y a la prevención del delito mediante el rescate de espacios públicos urbanos circundantes a corredores de transporte masivo, centros históricos, así como aquellos que presenten condiciones de deterioro, abandono o inseguridad y que sean utilizados, preferentemente, por la población en situación de riesgo.
- Utilizar el equipamiento y los servicios como factores de ordenamiento urbano.
- Realizar un sistema de estacionamientos como equipamiento básico en los centros y subcentros de la ciudad.
- Implantar y promover la creación de centros de barrio con servicios básicos de primera necesidad.

Vialidad y transporte.

- Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable,

aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.

- Fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil.
- Fomentar una movilidad urbana eficiente y sustentable mediante el reforzamiento de proyectos de transporte público y masivo, movilidad no motorizada y reducción del uso del automóvil para mejorar la calidad, tiempos y costos de viaje.
- Implementar proyectos de movilidad urbana sustentable, privilegiando el uso de medios no motorizados como la caminata y el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Implementar un sistema vial eficiente y sustentable para la ciudad, que beneficie a la población, en especial aquella con menores recursos.
- Establecer la estructura vial primaria que articule los accesos a la ciudad con las zonas industriales, turísticas y comerciales.
- Crear el sistema vial secundario que distribuya al interior de la Ciudad y conecte con las áreas habitacionales.
- Establecer una red vial para camiones de distribución y de transporte urbano, eficiente y que esté al alcance de los usuarios.
- Coordinar con los niveles superiores de gobierno las obras viales y los sistemas de enlace regional.
- Disminuir las distancias y necesidades de recorridos, los niveles de contaminación, ofreciendo facilidades para las alternativas de transporte y optimizando la infraestructura vial existente, para facilitar la movilidad peatonal y ciclista.
- Establecer los usos de suelo sobre corredores urbanos que contribuyan al fortalecimiento del sistema de transporte público mediante la creación de corredores de transporte.
- Promover las calles y avenidas con secciones amplias de banquetas y camellones como espacio público de relación y convivencia social

reforestadas que incentive la movilidad del peatón y la gente en bicicleta, que permita tener nuevas zonas recreativas y sobre todo, contribuya a disminuir los índices delictivos en la ciudad.

Imagen urbana.

- Reglamentar la orientación los desarrollos futuros manteniendo una fisonomía ordenada congruente con la nueva imagen.
- Clasificar los distintos usos de suelo y las actividades urbanas.
- Homogeneizar los sistemas constructivos, la calidad de vida de los habitantes y la imagen de la Ciudad.

Medio ambiente.

- Regular y orientar el crecimiento físico de la ciudad de tal manera que no afecte las áreas de conservación ambiental.
- Mitigar la problemática de contaminación del aire, suelo y agua.
- Filtrar mediante zonas de amortiguamiento la zona industrial y distribuir las futuras industrias en el área urbana según su grado de riesgo.
- Aplicar la reglamentación en materia de equilibrio ecológico y la protección al ambiente para el municipio de Mazatlán.
- Proteger la flora y la fauna propias de la región, preservando su existencia y así evitar su extinción.
- Salvaguardar los cuerpos de agua manteniéndolos libre de contaminación como de las aguas friáticas.
- Optimizar e incrementar los atractivos turísticos de la ciudad.
- Preservar las áreas de conservación ambiental y patrimonio natural de la ciudad, delimitando a uso meramente sustentable y amable con el medio natural.
- Establecer normas concisas para la conservación de cuerpos de agua en la ciudad y áreas verdes.
- Consolidar espacios que por sus características naturales y topográficas como áreas de conservación ambiental.

- Implementar el tratamiento de aguas residuales y promover su reutilización en actividades domésticas.
- Rescatar espacios públicos y áreas verdes implementando programas de reforestación utilizando especies regionales para así mejorar la imagen urbana y la calidad del aire.
- Aminorar el déficit de área verde por habitante.
- Pavimentar las vialidades con materiales permeables para disminuir los problemas de inundaciones y aumentar las recargas acuíferas.
- Impulsar el uso de tecnologías alternativas en el sector de la construcción privada, así como los servicios públicos.

Riesgos y vulnerabilidades.

- Constituir un sistema para la prevención de peligros y la reducción de riesgos en los asentamientos humanos, donde tomará especial relevancia la generación de herramientas para incrementar la capacidad de adaptación de los sistemas urbanos.
- Generar las condiciones para una adecuada adaptación urbana a los fenómenos naturales y a los generados por el desarrollo humano.
- Impulsar una polí9tica de Estado que impida los asentamientos en zonas de riesgo y que propicie la reubicación de la población en condiciones de alta vulnerabilidad.
- Hacer congruente el marco normativo en materia urbana con el de protección civil y el ambiental.
- Involucrar a la ciudadanía en la determinación de las políticas públicas de carácter preventivo.
- Fortalecer la cultura de la prevención y de la autoprotección.
- Liberar la ocupación de zonas que representen algún tipo de riesgo para la población.
- Delimitar los asentamientos humanos, en zonas de riesgo, inestables y vulnerables por riesgos químicos.
- Reubicar las instalaciones que provoquen un riesgo en la ciudad.

- Desocupar las zonas con peligro de desprendimiento en cerros, cauces de arroyos y cauces pluviales en relación a lo planteado en el Atlas de Riesgos Naturales para el municipio de Mazatlán.
- Satisfacer las necesidades de vivienda, servicios e infraestructura, para las zonas marginadas y vulnerables de la ciudad con la finalidad de ofrecer las acciones prioritarias a ellas.
- Construir vivienda económica en zonas ubicadas estratégicamente, que cuenten con condiciones óptimas.
- Diversificar el crecimiento de los sectores productivos en la ciudad, mediante la mezcla de usos para la ubicación de actividades productivas que favorezcan a la ciudad.

Metas.

- Restructurar el marco jurídico–administrativo acorde a las necesidades actuales de la ciudad, para lograr el desarrollo urbano deseado.
- Generar una estructura municipal que pueda absorber y atender las demandas de obra y servicio público, consecuencia del desarrollo urbano generado en nuestra entidad.
- Crear y definir manuales que definan los sistemas y procesos adecuados para realizar el trabajo, coordinando las funciones y obligaciones específicas de cada una de las áreas que componen el H. Ayuntamiento de Mazatlán.
- Establecer los sistemas administrativos adecuados para atender la demanda que genere el proceso de desarrollo urbano.
- Contar con la participación activa de la población en la resolución de la problemática existente en la entidad.
- Crear un sistema de comunicación institucional que facilite al proceso de desarrollo generado por el desarrollo urbano del municipio.
- Capacitación técnica administrativa permanente y actualización constante en materia de desarrollo urbano.

- Implementar un sistema operativo que impulse y lleve a cabo la realización de los objetivos planteados por los programas.

CONDICIONANTES DE LOS NIVELES SUPERIORES DE PLANEACIÓN.

Planes y programas urbanos vigentes.

Para dar cumplimiento a lo señalado por la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, se presentan los documentos normativos de planeación que anteceden al Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán y que son la base para elaborar dicho plan.

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

El Plan Nacional de Desarrollo considera que la tarea del desarrollo y del crecimiento corresponde a todos los actores, sectores y todas las personas del país. El Plan expone la ruta que el Gobierno de la República se ha trazado para contribuir, de manera más eficaz, a que todos juntos se pueda lograr que México alcance su máximo potencial.

Para lograr lo anterior, se establecen como metas nacionales:

1. México en paz.
    - Política estratégica para la prevención de desastres.
2. México incluyente.
    - Transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable e inteligente, que procure vivienda digna para los mexicanos.
    - Reducir de manera responsable el rezago de vivienda por medio del mejoramiento y ampliación de vivienda existente y el fomento a la adquisición de vivienda nueva.
    - Lograr mayor y mejor coordinación interinstitucional que garantice la concurrencia y corresponsabilidad de los tres órdenes de gobierno para el ordenamiento sustentable del territorio, así como para el impulso al desarrollo regional, urbano, metropolitano y de vivienda.
3. México con educación de calidad.
    - Proteger y preservar el patrimonio cultural nacional.

4. México próspero.
    - Promover la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura, articulando la participación de los gobiernos estatales y municipales para impulsar proyectos de alto beneficio social, que contribuyan a incrementar la cobertura y calidad de la infraestructura necesaria para elevar la productividad de la economía.
    - Implementar una política integral de desarrollo que vincule la sustentabilidad ambiental con costos y beneficios para la sociedad.
    - Implementar un manejo sostenible del agua, haciendo posible que todos los mexicanos tengan acceso a ese recurso.
    - Fortalecer la política nacional ante el cambio climático y cuidado al medio ambiente para transitar hacia una economía competitiva, sustentable, resiliente y de bajo carbono.
    - Reactivar una política de fomento económico enfocada a incrementar la productividad de los sectores dinámicos y tradicionales de la economía mexicana, de manera regional y sectorialmente equilibrada.
    - Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.
5. México con responsabilidad global.

Asimismo, se presentan estrategias transversales para:

1. Democratizar la productividad.
    - Promover el uso eficiente del territorio nacional mediante programas que otorguen certidumbre jurídica a la tenencia de la tierra, reduzca la fragmentación de los predios agrícolas y promuevan el ordenamiento territorial en zonas urbanas, así como el desarrollo de ciudades más competitivas y habitables.
2. Alcanzar un gobierno cercano y moderno.
3. Tener una perspectiva de género.

Plan Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda 2013-2018.

Los Programas Nacionales de Desarrollo Urbano y Vivienda son instrumentos públicos que buscan ordenar y desarrollar el territorio mexicano de manera sustentable. Su objetivo es plantear estrategias y acciones para garantizar los derechos de todos los mexicanos a la vivienda, a ciudades seguras y habitables y al disfrute y aprovechamiento de la diversidad del territorio nacional, de acuerdo con la legislación y normatividad aplicables.

El nuevo modelo de desarrollo urbano y de ordenamiento del territorio que se impulsa, está dirigido prioritariamente a elevar la calidad de vida de las familias y a detonar la productividad potencial, por medio de la configuración de ciudades más compactas y habitables; con opciones de vivienda bien localizada y adecuadas a los ingresos de la población; con más y mejor espacio público, y con soluciones integrales de movilidad que dan prioridad al ciudadano y al medio ambiente.

El modelo de ciudad compacta que se promueve en estos Planes Nacionales de Desarrollo Urbano y Vivienda se basa en la concentración territorial de esfuerzos y recursos, esto es, en enfocar acciones de política dentro de polígonos urbanos definidos; es decir, en unidades urbanísticas para fines de ordenación y planificación. La adopción de este modelo permitirá transferir hacia ciudades más sostenibles, económica social y ambientalmente.

En lo económico, las ciudades más densas son más productivas, pues son más eficientes gracias a la combinación de usos de suelo compatible, así como a la reducción de tiempos y costos de transporte de personas y bienes.

En lo social, el modelo de ciudad compacta con un tejido urbano integrado refuerza la cohesión en tanto sus habitantes pueden disponer de más tiempo para compartir en familia y con la comunidad, en espacios públicos seguros, y de mejor calidad. Un modelo con estas características contribuye, entre otros aspectos, a la prevención del delito y las adicciones y a la generación de opciones que ayuden a

reducir los asentamientos en zonas de riesgo, por medio de acciones concretas enfocadas a servicios públicos y vivienda.

En materia ambiental, la ciudad compacta es una oportunidad para mitigar las causas del cambio climático y reducir la emisión de gases de efecto invernadero, pues desincentiva el uso del automóvil, acorta recorridos y privilegia el transporte no motorizado. Asimismo, al partir de la premisa de controlar la expansión de las manchas urbanas, este modelo favorece la prevención del suelo con vocación ecológica y agrícola, así como las áreas naturales protegidas, las cuales, con las ciudades extendidas se han visto deterioradas.

Teniendo como base los lineamientos y metas del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 se ha definido un conjunto de objetivos y estrategias para la integración de los Planes Nacionales de Desarrollo Urbano y Vivienda:

Un modelo de desarrollo urbano y metropolitano.
Controlar la expansión de las manchas urbanas.
Consolidar las ciudades.
Promover el desarrollo urbano sustentable.
Vivienda digna y sustentable.
Atender el rezago habitacional.
Mejorar la calidad de la vivienda y su entorno.
Movilidad sustentable.
Gestión del suelo.
Desarrollo regional sustentable y ordenamiento territorial.

Estrategia Nacional para el Ordenamiento Ecológico del Territorio en Mares y Costas.

Esta estrategia nacional establece los puntos medulares para la regulación del ordenamiento ecológico territorial de mares y costas, enfocándose en la implementación de la política ambiental nacional para el desarrollo sustentable de

océanos y costas, en el ordenamiento ecológico del territorio y en el compromiso 55 de la plataforma electoral de Felipe Calderón.

La política ambiental nacional para el desarrollo sustentable de océanos y costas, fija como objeticos generales instrumentar una política ordenada y consensuada para el uso y aprovechamiento de los recursos oceánicos y costeros; concluir un desarrollo sustentable de estas regiones, que se exprese en la salud de sus ecosistemas y en el desarrollo económico y social de las poblaciones que la habitan; diseñar, desarrollar y mantener un sistema de decisiones y acciones de los diferentes órdenes de gobierno, basado en un ejercicio continuo de planeación participativa; gestionar una estructura jurídica para el manejo integrado de la zona costera; alinear los procesos jurídicos y administrativos federales, estatales y municipales que conducen el desarrollo económico y social de las zonas costeras; e incorporar en la gestión nacional, la observancia de las obligaciones derivadas de los compromisos internacionales asumidos por nuestro país en materia de conservación de océanos y costas y del derecho del mar.

En materia de ordenamiento ecológico del territorio se plantea como objetivo la firma de un convenio de coordinación que represente un pacto de voluntades entre la SEMARNAT y las partes firmantes, incluidas otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, gobiernos estatales y municipales.

En el Compromiso 55 de la plataforma electoral de Felipe Calderón se concibe como prioridad el ordenamiento territorial en los mares y costas, el cual tiene como objetico que éstas cuenten con programas de planeación que determinen las zonas con aptitud y potencial para el desarrollo industrial, turístico, agropecuario, acuícola, pesquero y demás actividades productivas.

La estrategia nacional para el ordenamiento ecológico del territorio en mares y costas se compone de acciones de alcance federal, estatal y municipal, así como de componentes de acción por zonas: Golfo de California, Golfo de México y Mar Caribe, Pacífico Norte y Pacífico Sur.

En este programa se identifica a Sinaloa como alto potencial o desarrollo turísticos industrial, agrícola, acuícola y pesquero.

Plan Estatal de Desarrollo 2011-2016.

Expone la necesidad del desarrollo urbano como condición para que el sistema de ciudades sea un factor clave de la expansión futura, fortaleciendo el marco jurídico y dando sentido al ordenamiento territorial. El Plan Estatal de Desarrollo establece como objetivo el "promover el desarrollo urbano competitivo y sustentable, mediante la ordenación del territorio, el crecimiento de los grandes centros de población, así como la creación de infraestructura que fortalezca el desarrollo urbano integral y sustentable de las regiones, sumando los esfuerzos públicos y la coordinación intermunicipal con la participación activa de la sociedad".

El plan establece como políticas la actualización de la Ley de Desarrollo Urbano y demás ordenamientos en la materia; complementar, editar y difundir el Programa Estatal de Ordenamiento Territorial; dotar de planes directores urbanos a las localidades mayores a diez mil habitantes; instalación y fortalecimiento del Consejo Estatal de Desarrollo Urbanos y promoción del funcionamiento de los consejos municipales; promover la creación y apoyar a los Institutos Municipales de Planeación; establecer mecanismos para planear, construir y conservar la infraestructura y equipamiento urbano en todas sus variables; estimular las soluciones integrales en los proyectos viales que equilibren los diferentes tipos de transporte alternativo, incluyendo el peatón y la bicicleta; planificar el crecimiento urbano integral ordenado y la disponibilidad de reservas territoriales a través de la dotación a las localidades de la reserva territorial suficiente para su desarrollo; y promover la definición y consolidación de la zona metropolitana Mazatlán – Concordia – CIP Costa del Pacífico y el corredor regional Mazatlán – Villa Unión.

Se plantean como metas estratégicas actualizar los programas de desarrollo turístico del corredor carretero Mazatlán – Durango y concluir los Planes de Desarrollo Urbano Teacapán, Isla del Bosque, Agua Verde y Rosario, entre otros.

Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Sinaloa 2007-2020.

Entre sus objetivos están ordenar y regular el crecimiento urbano de la entidad; alentar el desarrollo urbano sustentable; alentar la permanencia de la población en localidades de dimensiones medianas, rurales en proceso de consolidación y urbanas en proceso de consolidación; asegurar las condiciones para el desarrollo óptimo de los centros urbanos del estado; potencializar el desarrollo de localidades turísticas; definir una nueva división regional; y generar las políticas básicas sobre las que se basará el Plan Director de Desarrollo Urbano.

De las líneas estratégicas territoriales se derivan cuatro líneas de acción identificadas como Sistema de Regiones, Sistema de Localidades Estructurales, Sistema Turístico y Sistema de Áreas Naturales Protegidas. Se proponen 5 regiones, así pues se divide al estado en Región Norte, Región del Évora, Región Central, Región Elota – San Ignacio y Región Sur.

Mazatlán junto con el Rosario, Escuinapa y Concordia pertenecen a la Región Sur; en materia de turismo se pretende consolidar a Mazatlán como polo turístico de sol y playa, conectado a nuevos destinos de playa como Teacapán (ahora Isla Espíritu), a través del corredor Mazatlán – Teacapán. Junto a este polo se pretenden impulsar nuevas actividades en la Isla de la Piedra, así como visitas a espacios campiranos como El Quelite, pequeña localidad que se prepara para ser nominada como “Pueblo Mágico” la cultura fungirá como espacio turístico de corte cultural y gastronómico; Se propone conectar a Mazatlán con localidades como Concordia y Copala cuyo turismo es tipo cultural, aliado a El Palmito como ecoturismo. Dentro de las prioridades del Plan se encuentra el consolidar la costa del Golfo en el estado principalmente de Altata a Mazatlán y a través de la ampliación de proyectos de la costa norte del municipio.

Las políticas urbanas establecidas para Mazatlán plantean el ordenamiento poblacional, la densificación, renovación del transporte público, desarrollo de circuitos de circulación rápida, pasos a desnivel, vialidades diferenciadas en velocidad, generación de áreas públicas, espacios de esparcimiento y áreas verdes,

la elaboración del Plan Directo de la ciudad de Mazatlán y el Plan Regional Turístico Desarrollo Teacapán (Isla Espíritu) Mazatlán.

Programa Estatal de Ordenamiento Territorial.

El objetivo de este programa es diseñar un modelo de ordenamiento territorial del estado de Sinaloa con una visión estratégica al 2030. Se establece un ordenamiento urbano del territorio en 6 rangos funcionales, 5 sistemas rururbanos, y las localidades cercanas a carreteras aisladas. Se identifica y jerarquiza la Zona Metropolitana Mazatlán – Concordia – CIP Costa del Pacífico.

Plan Regional de Desarrollo Urbano Turístico Rosario Teacapán.

El objetivo de este plan es orientar el crecimiento urbano de manera ordenada, atendiendo los rezagos de la población en materia de servicios básicos y vivienda, considerando que el crecimiento de la actividad turística requerirá de nuevas y mejores vías de acceso y comunicación, así como de la constitución de reservas territoriales de uso urbano y turístico.

Los objetivos específicos se clasifican en urbanos, turísticos, ambientales y socioeconómicos. Se pretende propiciar el desarrollo de productos turísticos competitivos a nivel internacional, para la captación de segmentos de mercado de alto gasto y estadía, en un marco de sustentabilidad ambiental. El crecimiento en el gasto permitirá aumentar la derrama económica local e impulsar el desarrollo integral de la región; aprovechar los recursos naturales de la región de manera sustentable, a través de una planeación territorial (urbana y turística) que integre actividades compatibles y no degradantes del medio físico, estableciendo instrumentos que permitan la protección y conservación de las áreas susceptibles, garantizando la permanencia de los recursos naturales y turísticos; y crear las condiciones económicas que propicien una mejora en la calidad de vida de la población.

Plan Municipal de Desarrollo 2011-2013.

Este plan está dividido en ocho ejes estratégicos. El eje cinco denominado “Un municipio de frente al futuro” se encuentra enfocado a la planeación y el desarrollo, el objetivo de esta estrategia es promover la elaboración de estudios, planes, programas para el desarrollo a corto, mediano y largo plazo a través de propuestas operativas, ágiles, efectivas, innovadoras que orienten y den certeza para la toma de decisiones para el desarrollo municipal integral, ordenado, eficiente, equitativo, competitivo, sustentable; así mismo, existen dos ejes estratégicos más que tiene injerencia directa con el Plan Director de Desarrollo Urbano, el eje 6 denominado Un Municipio Amable con el Medio Ambiente (Desarrollo Sustentable).

Las líneas de acción planteadas en el eje cinco son planes y programas que tienen como objetivo impulsar la actualización de los instrumentos normativos existentes y promover la elaboración de los instrumentos necesarios para establecer normas para el desarrollo ordenado del territorio; y, proyectos urbanos específicos, para promover la gestión y desarrollo de proyectos urbanos detonadores de orden y desarrollo.

El eje estratégico número 6 denominado “Un Municipio Amable con el Medio Ambiente (Desarrollo Sustentable)” tiene como objetivo impulsar acciones e implementar políticas de estímulo a las prácticas de bajo consumo e impacto ambiental, protección a zonas de valor ambiental, concientización ecológica, de cuidado al medio ambiente y la creación y el fortalecimiento de los espacios públicos como factores de incremento en la calidad de vida de la sociedad.

Plan Estratégico Mazatlán 2030 (2009).

Este documento hace referencia a la necesidad de dotar de instrumentos de ordenamiento legales para desarrollar el municipio de manera adecuada.

Determinación estratégica de planes, programas, proyectos a impulsar en la ciudad para construir una ciudad sustentable, ordenada, equitativa y competitiva.

Donde menciona proyectos prioritarios

- Medio ambiente: Ordenamiento ecológico y territorial de zona urbana y costera del municipio.
- Ordenamiento urbano: Revisión y actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa.
- Economía: Programas de desarrollo multisectorial.
- Social: Distribución equitativa de servicios culturales y equipamiento a toda la ciudad; y creación y rescate de espacios públicos y áreas verdes.
- Cultural: Observatorio urbano.

Plan Estratégico de Turismo del Estado de Sinaloa (2006).

Considera al turismo como un sector prioritario económico y social, el cual establece estrategias de futuro, programas y acciones para efectuarlas, dicho plan fusiona tres programas especializados: Fonatur, Sectur y el Consejo de Promoción de México.

El cual hace mención al Puerto de Mazatlán y al Puerto de Topolobampo ya que estos reciben el 62% de turistas extranjeros, teniendo Mazatlán un 63.04% de la oferta hotelera a nivel estado.

Plan Maestro de Turismo Mazatlán XXI (2002).

Modelo de Desarrollo Turístico.

Sustentabilidad: De las acciones sobre los recursos naturales y culturales en los que se basa el desarrollo turístico del municipio como garantía de futuro del Plan Maestro de Turismo Mazatlán XXI. Teniendo en cuenta especialmente, la puesta en valor de nuevos recursos que tradicionalmente no habían sido considerados como atractivos de la ciudad y que en este nuevo modelo son valores añadidos que servirán como elemento diferenciador del destino frente a sus principales competidores, entre los que se podrían incluir la Isla de la Piedra, las tres islas y el Centro Histórico.

Rentabilidad: De las inversiones de los distintos agentes implicados en la puesta en marcha de las acciones. Asegurando que con esta rentabilidad no se pone en peligro la sustentabilidad del modelo y por ende del destino sino que por el contrario la garantiza a lo largo del tiempo.

Corresponsabilidad: De los distintos agentes públicos y privados que forman parte del destino que va más allá de la simple aceptación del nuevo modelo. Corresponsabilidad, como principio rector debe ser entendida como el compromiso de todos y cada uno de los agentes directa o indirectamente implicados en la actividad turística de trabajar activa y colectivamente por la creación de un nuevo destino turístico de calidad, moderno y actual.

Planificación: De los programas y acciones a desarrollar aprovechando sinergias y asegurando la obtención del objetivo general del modelo. Desterrando la improvisación y las acciones y proyectos individuales desconectados del plan.

Objetivo y estrategia: Convertir a Mazatlán en un único destino turístico competitivo y moderno basado en la diversidad de atractivos, recursos y productos, siendo capaz de mejorar la calidad de su espacio y servicios que lo componen, respondiendo así a las necesidades y expectativas de turistas y de ciudadanos, haciendo del turismo el nuevo motor de desarrollo económico y social del municipio.

Plan Director de Desarrollo Metropolitano (1975).

Tiene como objetivo otorgar un desarrollo turístico, industrial y portuario al municipio, con un diagnóstico basado mediante inventario y muestreo sobre aspectos sociales, culturales y económicos de la población, características naturales de la región, las tendencias de desarrollo económico entre otros puntos.

Imagen. 23 Plano del Plan Director de Desarrollo Metropolitano Mazatlán 1975

Fuente: Plan Director de Desarrollo Metropolitano (1975).

Atlas de Riesgos Naturales para el Municipio de Mazatlán, Sinaloa.

A través de este documento el municipio de Mazatlán cuenta con un diagnóstico detallado de las características físicas de su territorio en términos de: geología, geomorfología, edafología, hidrología y vegetación. Así mismo identifica detalladamente la información geográfica de los riesgos hidrometeorológicos y geológicos; delimita las zonas expuestas a peligro y define las características de la población y sus viviendas ubicadas en estas zonas.

Este instrumento brinda a las autoridades municipales el insumo básico para diseñar y definir las estrategias y proyectos pertinentes en el territorio ante posibles contingencias; también coadyuva a la planeación, elaboración e implementación de acciones dirigidas a reducir la vulnerabilidad de la población frente a amenazas de diversos orígenes y mejora la calidad de vida en zonas específicas del municipio, permitiendo identificar a la población en condición de riesgo.

Este documento tiene como objetivo, la elaboración del Atlas de Riesgos a escala Municipal es un instrumento de análisis que sirve de base para la adopción de estrategias para reducción de riesgos. Los elementos principales a obtener son la

delimitación de zonas en peligro hidrometeorológico y geológico a través del análisis de información científica y técnica como los registros históricos de fenómenos, comportamiento regional ante las amenazas naturales, etc, que se obtiene de los centros e institutos de investigación y de las dependencias locales, además del levantamiento en campo; la utilización de técnicas geomáticas; de percepción remota; modelos tridimensionales y la estimación de niveles de vulnerabilidad.

Plan Parcial del Centro Histórico, Mazatlán, Sinaloa.

El Plan Parcial del Centro Histórico, Mazatlán, Sinaloa tiene como objetivos:

- Delimitar el polígono de aplicación para el Plan Parcial en el Centro Histórico, misma que estará bajo la normatividad adecuada.
- Establecer una serie de acciones que especifiquen la ocupación adecuada de la zona.
- Determinar y disponer el uso de suelo en la Zona del Centro Histórico.
- Decretar el uso de inmuebles artísticos e históricos del Centro Histórico.
- Mantener el equipamiento en condiciones óptimas para su buen funcionamiento.
- Regular las normas de conservación y mejoramiento para inmuebles artísticos e históricos.
- Establecer las obligaciones por parte de los propietarios de predios e inmuebles que resulten de las normas de conservación y mejoramiento.
- Fomentar el carácter histórico y artístico que se otorga a la Zona del Centro Histórico.
- Identificar los inmuebles, monumentos, plazuelas, espacios públicos y elementos que se declaren parte del Patrimonio Histórico y Artístico de la ciudad.
- Establecer las normas y criterios técnicos aplicables para la conservación y mejoramiento, conforme la legislación federal, estatal y municipal.
- Articular las plazuelas mediante un sistema de corredores verdes y convertir el Centro Histórico en un modelo de sustentabilidad.

Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mazatlán, Sinaloa.

El objetivo general del Programa Municipal de Desarrollo Urbano es promover un contexto institucional, entendiéndose esto, como un sistema de reglas formales, que con plena certidumbre para todos los actores sociales garantice un crecimiento y distribución de la población y las actividades humanas, que sea eficiente en lo económico, equitativo en lo social, ambientalmente amigable y que minimice las necesidades de movilidad.

Tabla 31. Resumen del Marco Jurídico en sus Tres Niveles Gubernamentales.

Legislación		
Federal	**Estatal**	**Municipal**
1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	1. Constitución Política del Estado de Sinaloa.	1. Reglamento de Construcción para el Municipio de Mazatlán.
2. Ley de Planeación.	2. Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.	2. Reglamento de Protección al Medio Ambiente del Municipio de Mazatlán, Sinaloa
3. Ley General de Asentamientos Humanos.	3. Ley de Planeación del Estado de Sinaloa.	3. Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa. 2005-2015.
4. Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas.	4. Ley de Desarrollo de Centros Poblados del Estado de Sinaloa.	4. Mazatlán: Plan Director de Desarrollo Metropolitano (1975).
5. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.	5. Ley de Agua Potable y Alcantarillado del Estado de Sinaloa.	5. Plan Municipal de Desarrollo 2011-2013.
6. Ley de Aguas Nacionales.	6. Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Sinaloa.	6. Plan Estratégico Mazatlán 2030.
7. Ley Federal del Mar.	7. Ley del Gobierno Municipal del Estado de Sinaloa.	7. Plan Maestro de Turismo Mazatlán XXI.
8. Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos.	8. Ley de Obras Públicas del Estado de Sinaloa.	8. Atlas de Riesgos Naturales para el Municipio de Mazatlán, Sinaloa.
9. Ley General de Bienes Nacionales.	9. Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Sinaloa.	9. Plan Parcial del Centro Histórico de Mazatlán, Sinaloa.
10. Ley de Asociaciones Religiosas y Culto Público.	10. Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Sinaloa.	10. Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mazatlán Sinaloa.
11. Reglamento de la Ley de Asociaciones Religiosas y Culto Público.	11. Ley de Catastro del Estado de Sinaloa.	
12. Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítima Terrestre y Terrenos Ganados al Mar.	12. Plan Estatal de Desarrollo 2011-2016.	
13. Reglamento de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicos, Artísticos e Históricos.	13. Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Sinaloa 2007-2020.	
14. Oficio Circular INAH-00-01	14. Plan Estratégico de Turismo del Estado de Sinaloa (Plan Avante), 2005.	

Fuente: Elaboración propia con información jurídica de los tres niveles de gobierno.

DOSIFICACIÓN DEL DESARROLLO URBANO.

Para la dosificación del crecimiento urbano se tomó como base el ejercicio de prospectiva, bajo los siguientes presupuestos:

1. Se partió del escenario demográfico intermedio que prevé un crecimiento del 1.41% anual para el año 2015 y un incremento de 26,018 habitantes.
2. Se asumió que se lograría el objetivo de que la mitad del crecimiento pueda ser absorbido en la ciudad interior y sólo la otra mitad incidirá sobre la expansión física de la ciudad.
3. Se supone una densidad de expansión creciente, inicia en 2015 en 52.3 habitantes por hectárea para terminar en 57.9 habitantes por hectárea en el año 2040 (ver *Tabla 32*. Dosificación del Crecimiento Urbano para la Ciudad de Mazatlán, 2010-2040).

A partir de los elementos anteriores se tiene que para el año 2015 se esperan 13,009 habitantes en la periferia que requerirán de 249.7 ha, en una densidad promedio de 52.3 hab/ha; y que otro contingente igual deberá ser acomodado en baldíos urbanos y a través de procesos de densificación de la ciudad interior.

***Tabla 32.* Dosificación del crecimiento urbano de la ciudad de Mazatlán, 2010-2040.**

	Año					
	2010	2015	2020	2025	2030	2040
Población	387,865	413,883	438,452	463,103	486,726	532,349
Incremento Población		26,018	24,569	24,651	23,623	45,623
Incremento Pob. en Periferia		13,009	12,285	12,326	11,812	22,812
Densidad Promedio (hab/ha)	49.1	52.3	52.4	53.9	55.2	57.9
Superficie Requerida (ha)		248.7	234.4	228.7	214	394.0
Superficie Total de la Ciudad (ha)	7,895.3	8,144	8,378.4	8,607.1	8,821.1	9,215.1

Fuente: Cálculos propios con base en análisis de prospectiva.

Para el 2020, se requerirán de otras 234.4 hectáreas, asumiendo una densidad un poco más alta de 52.3 para que en los últimos 20 años se necesiten otras 394 hectáreas.

Para el año 2030, la demanda agregada de la década será de 48,274 habitantes, la mitad de los cuales (24,138) se prevé se acomoden en la periferia lo que va a implicar un crecimiento físico de 442.7 hectáreas resultando una densidad media aproximada de 55.2 hab/ha.

Para el 2040, la ciudad de Mazatlán requerirá de un total de 394 hectáreas para alojar a una población de 45,623 habitantes los cuales se alojarán en periferia un total de 22,812 habitantes, resultando una densidad media aproximada de 57.8 hab/ha.

En un escenario intermedio o programático, debe considerarse que la demanda de suelo por nivel de ingreso es altamente diferenciada, e implica una reasignación de proporciones. Esto se debe a que los diversos estratos sociales tienen capacidades de pago y preferencias distintas, por lo que no se esperarían que la mitad de cada estrato vaya a la periferia y la otra mitad a la densificación; en la *Tabla 33*. Asignación de población por estado socioeconómico en periferia de la ciudad de Mazatlán, 2040 se muestran las proporciones propuestas para cada estrato según las lógicas de localización y la capacidad de pago de los diferentes grupos. Así se asume que el 80% del grupo de más bajos recurso debe ocupar la periferia, pues sería muy difícil ubicarlos a todos en zonas de la ciudad central, porque además, su solución principal de habitación se obtiene a través de la producción social, lo que muy difícil podría implementarse en vivienda plurifamiliar.

De manera semejante el estrato bajo, que tradicionalmente soluciona sus necesidades de habitación a través de producción social y en los últimos años una parte de él ha podido acceder a la producción formal de la vivienda, modelos básicamente de periferia, se asigna en 65% a ésta y 35% a la ciudad interior.

Para los demás grupos se programa un aumento de la proporción de familias viviendo en la ciudad interior, por tres razones: son los grupos que más influyen en

la baja de densidades y en la fragmentación de la periferia por lo que su solución no es compatible con el modelo de crecimiento inteligente que se ha planteado aquí; tienen capacidad de pagar el suelo en la mayor parte del área urbana; y existe una tendencia, aún discreta en México, a que los grupos de altos ingresos regresen a ocupar áreas más centrales.

Tabla 33. **Asignación de Población por estrato Socioeconómico en Periferia para la Ciudad de Mazatlán, 2040.**

Estrato Socio-económico	Población Programada Total	Población Programada en Periferia	Reasignación de la Población Total a la Periferia	Población Reprogramada en Periferia
Muy bajo	17,338	8,669	80%	13,870
Bajo	56,349	28,174	65%	36,627
Medio	41,900	20,950	35%	14,665
Alto	26,007	13,004	25%	6,502
Muy alto	2890	1445	20%	578
Total	144,484	72,242		72,242

Fuente: Cálculos propios con información de apartado de Prospectiva y de los cálculos propios de rangos socioeconómicos.

POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS.

La política central del plan está basada en la construcción social de un marco institucional que privilegie el desarrollo urbano en favor del interés colectivo y garantice certeza jurídica y equidad para todos los actores sociales.

Para ello y en concordancia con el Programa Municipal de Desarrollo Urbano, el presente Plan Director reconoce 8 lineamientos de política:

- Crecimiento inteligente.
- Ordenamiento del espacio urbano.
- Movilidad eficiente.
- Medio ambiente con sentido social.
- Acceso a la vivienda formal para los grupos desprotegidos.
- Orden institucional.
- Desarrollo económico.
- Inclusión social.

Crecimiento Inteligente.

El ordenamiento del espacio urbano aborda dos dimensiones, el crecimiento inteligente.

Se impulsa un modelo de ciudad eficiente en el aprovechamiento del espacio, para ello se promoverán densidades de población óptimas que pueden ser definidas como aquellas que maximizan la utilización de la infraestructura instalada, los equipamientos y las capacidades competitivas del espacio urbano, sin generar déficit de servicios, problemas de convivencia, impactos ambientales o costos sociales y fiscales. Lo anterior implica la utilización de los baldíos urbanos (predios sin construcción) y el estímulo al desarrollo inmobiliario con fines de densificación.

La expansión de la ciudad será complemento de las necesidades de crecimiento que no pueda ser absorbido en el interior de la ciudad, previéndose espacios siempre adyacentes a la mancha urbana, sin riesgos naturales o químicos, que puedan articularse a la actividad y vida urbana y que de preferencia no sacrifiquen zonas agrícolas productivas o zonas con valor ambiental o patrimonial.

La expansión urbana no debe ser monofuncional, sino que el área de crecimiento se incorporará a través de polígonos de actuación que integrarán diferentes niveles socioeconómicos y los usos que satisfagan las necesidades de los nuevos habitantes en cuanto a servicios, espacios públicos y transporte. Además se evitará la fragmentación de la ciudad y la apropiación privada de espacio público.

Ordenamiento del Espacio Urbano.

La forma de ocupación de los distintos espacios de la ciudad también debe cumplir con principio de eficiencia, seguridad y equidad. Se promoverá un desarrollo que sea viable para la ciudad, que además de aprovechar la infraestructura, favorezca la interacción y la integración entre los actores de la ciudad, se deberá favorecer y facilitar la inversión pero evitando que se generen riesgos o costos sociales, se promoverá una estructura urbana integrada, eficiente y justa.

Movilidad Eficiente.

Se promoverán soluciones de movilidad que sean compatibles con el modelo de ciudad que se está proponiendo y que responda al interés colectivo y a la protección del medio ambiente, en especial, se procurará reducir al máximo las emisiones de carbono. Para ello, será necesaria la elaboración de un plan de movilidad contemplando movilidad motora y no motora como complemento de las estrategias planteadas en el presente documento.

Entre los objetivos principales de este plan, deberá contemplarse un transporte público de calidad y precio justo es la clave de una buena solución colectiva, que

incluya sistemas de administración y gestión modernos, y que priorice el espacio vial para el aprovechamiento de la mayoría de la población.

Un sistema de esta naturaleza podrá implementarse por etapas iniciando por las troncales del sistema acompañado de un conjunto de estaciones de transferencia con facilidades para interactuar con las demás formas de transportación incluido los sistemas privados y no motorizados.

Se tratará de un sistema integral que conciba mecanismos de transferencia de recursos entre los diferentes componentes, como áreas comerciales y estacionamientos, para hacer más viable y atractiva la prestación del servicio.

Junto a lo anterior, se generará la infraestructura necesaria para el desarrollo seguro de transporte no motorizado en concordancia con los demás sistemas de movilidad. De la misma manera, la estructura vial deberá concebirse como una respuesta al sistema integral de transporte de las ciudades del municipio.

Medio Ambiente con Sentido Social.

El desarrollo urbano mantendrá una relación estrecha con el medio ambiente en tres sentidos: primero, la protección, se evitará el daño innecesario a los ambientes naturales y se respetarán plenamente las áreas naturales protegidas existentes. Segundo, se hará un uso racional de los recursos naturales a través de estrategias sustentables que garanticen la preservación de estos y den al mismo tiempo la posibilidad del aprovechamiento económico y el empleo. Y tercero, el desarrollo urbano del municipio evitará los peligros naturales que puedan poner en riesgo a la población y sus bienes.

Se promoverá el uso de energías renovables, el adecuado manejo y disposición de los residuos sólidos y el reciclamiento del agua; respetando la capacidad de carga de los acuíferos y el medio natural.

Acceso a la Vivienda Formal.

El acceso a la vivienda digna y decorosa es un derecho constitucional, por ello el Plan Director de Mazatlán promoverá las acciones necesarias para favorecer la producción social de vivienda para los grupos más vulnerables de la sociedad que por su condición económica no tienen acceso a la oferta disponible de los sistemas de provisión de vivienda actuales. Los nuevos mecanismos de promoción de la vivienda procurarán que los fraccionamientos para la producción social tengan localización bien articuladas a la ciudad y en particular al transporte públicos; que contemplen la incorporación progresiva de los servicios y que ofrezcan apoyo al proceso constructivo. Desde el punto de vista financiero el modelo tendrá que ser accesible a los habitantes más pobres pero al mismo tiempo deberá de ser sostenible.

Orden Institucional.

El orden institucional, entendido como la construcción de un sistema de reglas formales que deben ser observadas por todos los actores sociales que participan del desarrollo de Mazatlán, debe ser promovido y garantizado por el gobierno municipal, como condición necesaria para lograr los objetivos de desarrollo urbano.

Un sistema institucional de tal naturaleza dará certidumbre a todos los actores, por lo que las reglas deben formalizarse y ser claras y transparentes. Tales reglas incluyen los instrumentos de Plan Director de Desarrollo Urbano.

Se reconoce que la formación de plusvalías urbanas tiene origen social como subproducto del desarrollo urbano, en particular mediante la acción planificadora y de dotación de obra pública gubernamental, por lo que es un instrumento legítimo de financiamiento urbano y de redistribución de la riqueza.

Finalmente, el gobierno municipal, las universidades y sobre todo las organizaciones sociales deberán implementar mecanismos de observación para

evaluar la aplicación del plan y dar lugar a la retroalimentación, pero también como forma de vigilancia de su cumplimiento, para que, de ser el caso, el gobierno municipal imponga las sanciones correspondientes.

Desarrollo Económico.

El Plan Director de Mazatlán deberá articular los programas municipales, estatales y federales de desarrollo económico con el resto de los elementos que componen el territorio: como el medio ambiente y los recursos naturales, el patrimonio construido e intangible y la sociedad. Esta articulación deberá hacerse en el marco de los principios de priorización del interés colectivo y de justicia social.

Se desarrollarán estrategias urbanas para que el arreglo territorial de la actividad económica responda a las ventajas competitivas reconocidas en la ciudad y se desenvuelvan de manera eficiente sin vulnerar al medio ambiente o a la sociedad.

Se aprovecharán las potencialidades de desarrollo turístico en una lógica de integración territorial para aumentar la capacidad de atracción del puerto.

Inclusión Social.

La propuesta del Plan Director de Desarrollo Urbano de Mazatlán obedecerá al principio de inclusión social como un elemento esencial en la implementación de estrategias, para lo que se procurará la construcción de acuerdos sociales, con reglas claras, transparentes y equitativas para todos.

En la ejecución de los proyectos derivados del presente programa se tendrá en cuenta como principio fundamental el reparto equitativo de las cargas y beneficios, en donde el gobierno municipal aparecerá como garante y protector los intereses de la sociedad mazatleca en su conjunto.

Estrategias.

El Plan Director de Desarrollo Urbano para la Ciudad de Mazatlán propone como estrategia general aplicar un nuevo orden institucional que dé certeza a los ciudadanos para lograr un desarrollo urbano integral y eficiente, una movilidad innovadora, una optimización en el aprovechamiento de los recursos naturales de manera sustentable para generar una sociedad equilibrada, justa y equitativa.

Este nuevo orden institucional debe comprender un conjunto de normas y reglamentos transparentes, equitativos y evaluables para garantizar el cumplimiento de las propuestas del actual plan y en lo consecutivo, de otros programas de desarrollo urbano. Pasar de una planeación tradicional que preconfigura una imagen ideal e inalcanzable de la ciudad, a una planeación que tenga como principal objetivo la conducción de procesos urbanos, mediante la asignación de costos a los agentes responsables en lugar de transferir esos costos al conjunto de la sociedad y en la construcción de estímulos para inducir las decisiones de esos mismos agentes hacia el bienestar social sin necesidad de que renuncien a los objetivos individuales.

Así el presente plan otorga gran peso a la instrumentación para el seguimiento y evaluación del desarrollo urbano. La parte fuerte intrínseca de la propuesta se basa en los mecanismos operativos para la implementación de las estrategias.

De este modo, se busca que no solo se proponga una gran cantidad de objetivos y sus respectivas estrategias, sino que se trabaje en 6 ejes estratégicos, de tal manera que se evite la dispersión de esfuerzos y por el contrario, se concentre en los aspectos prioritarios del desarrollo urbano.

De acuerdo a la naturaleza de los programas urbanos en México se establecen distintos horizontes, los cuales funcionan como plazos, así queda construido un plan integral para la realización de las acciones en sus respectivos plazos.

Estrategia de Crecimiento Urbano (Crecimiento Inteligente).

El crecimiento inteligente busca una distribución óptima de la población en la ciudad, de tal manera que en cada espacio se dé una asignación de población que responda a las capacidades de dotación de servicios de ese espacio, evitando, por un lado, el sub aprovechamiento de esos servicios urbanos y de la capacidad de movilidad, y por el otro, la sobre congestión por altas densidades que vuelven deficitarios los servicios.

Así deberá evitarse la expansión fragmentada y de baja densidad de la ciudad, pero al mismo tiempo se deberá combatir el desperdicio de la infraestructura y los equipamientos urbanos que se genera por la especulación y por los procesos de deterioro urbano.

Por ello, debe promover el crecimiento hacia el interior de la ciudad, en dos vertientes, el reaprovechamiento y la densificación de población. Si las demandas de espacio son mayores a la capacidad instalada en la ciudad, debe considerarse la expansión o crecimiento hacia el exterior, pero siempre adyacente a la actual mancha urbana, lo que permite prever y minimizar los costos de inversión en infraestructura y vialidades.

Reaprovechamiento de áreas urbanas o crecimiento hacia el interior (Primera Prioridad).

El crecimiento hacia el interior es importante por dos razones, para evitar el desperdicio de la infraestructura y equipamiento existentes como consecuencia de los procesos de envejecimiento y declinación de las zonas más antiguas; y en segundo lugar, como un mecanismo de estímulo a la inversión inmobiliaria y la industria de la construcción, que a su vez activa otros sectores económicos y el empleo.

El crecimiento hacia el interior lleva implícita la densificación y muy probablemente un aumento de la intensidad que resultará en cierto crecimiento vertical, pero

como este no puede ser abierto, ni generalizado, en la zonificación primaria se establecerán las intensidades básicas y las máximas que se pueden alcanzar.

La estrategia de crecimiento hacia el interior depende de las condiciones que guardan los predios, así habrá: a) propiedades propicias para el desarrollo nuevo, básicamente los baldíos; b) predios con potencial para el redesarrollo, que son las construcciones que han concluido su vida económica; y c) propiedades que pueden ser densificadas sin necesidad de demolición y nueva construcción. Debido a que los espacios urbanos muestran gran heterogeneidad en cuanto a la presencia de estas tres condiciones, sobretodo combinando la primera con las otras dos, en la zonificación primaria se engloban todas como una zona con potencial de reaprovechamiento, definidas como primera prioridad en la zonificación primaria o primer horizonte, y los instrumentos tendrán una aplicación diferenciada de acuerdo a la condición prevaleciente.

Las **zonas con potencial de desarrollo nuevo** son zonas desocupadas, generalmente baldíos en propiedad privada con los que se está especulando o propiedad pública ociosa; o bien espacios con índice de aprovechamiento mínimo o con usos muy extensivos.

Para estas áreas es necesario transferir el costo del desperdicio de equipamiento e infraestructura a los propietarios de predios sin utilización adecuada y eventualmente sanciones como sería la restricción en los derechos de desarrollo; al mismo tiempo se darán estímulos a la construcción de esos predios para ciertos usos y con nuevas definiciones sobre los usos y límites mínimo y máximo de intensidad constructiva. Lo ideal es que el reaprovechamiento se logre a través de producción de vivienda, de preferencia para grupos de menores ingresos o en productos mixtos por lo que es necesario otorgar facilidades administrativas y fiscales. Son deseables los diferentes usos para los que la localización de los predios que se van a desarrollar tengan vocación, no obstante, deberán de considerarse estímulos especiales y facilidades administrativas a la vivienda plurifamiliar que no rebase los 500,000 pesos o a la vivienda en renta.

La capacidad de absorción debe valorarse en varias dimensiones, primero la normativa, que teóricamente garantizaría las demás dimensiones, ya que se supone que la norma debió evaluar estos otros aspectos:

La viabilidad física, se refiere a la capacidad de la infraestructura y equipamientos en la zona; la viabilidad social, es la capacidad de aglomerar población sin generar problemas de naturaleza social o una sobre interacción; la viabilidad fiscal se refiere a que la solución debe ser posible sin que los costos de funcionamiento del área superen la capacidad de recaudación del área, aunque podría verse en función de los recursos públicos disponibles para atenderla; la viabilidad ambiental, para que no se genere un deterioro del ambiente natural o construido que se convierta en un costo más alto que el beneficio esperado del desarrollo de la zona; la viabilidad financiera para que resulte atractivo para los inversionistas; y finalmente, la viabilidad política en el sentido de que no se generen problemas políticos que comprometan el interés colectivo. Aquí debe mencionarse que toda implementación de política pública genera costos y un cierto desgaste político, lo que es normal y se debe afrontar, sólo es una condición de inviabilidad cuando el conflicto político afecta al interés colectivo.

En las **zonas susceptibles de redesarrollo** es necesario asignar los costos de la subutilización a los propietarios, al mismo tiempo que se crearán las condiciones administrativas y financieras para su redesarrollo, ya sea de manera individualizada o a través de polígonos de actuación. Para el desarrollo de inmuebles de vivienda aplican las mismas subestrategias de facilidad administrativa y estímulos de inciso anterior. También aplican los estímulos especiales para la vivienda plurifamiliar o en renta considerados en zonas con potencial de crecimiento. El análisis de la capacidad de absorción se hace en los mismos términos descritos arriba.

La zonas con potencial de densificación, a diferencia de los anteriores, no se ha terminado la vida económica de los edificios, ni se ha modificado la vocación del suelo predominante, sin embargo, quizá por la naturaleza de ocupación original o probablemente por el envejecimiento y declinación de la población han

bajado las densidades y existe la posibilidad de aumentar la población residente, ya sea ocupando espacios libres, como corazones de manzana o grandes espacios abiertos, o a través de modificaciones y remodelaciones a los edificios.

En estas zonas debe preverse una serie de estímulos fiscales y financieros, así como facilidades administrativas para su densificación. El análisis de la capacidad de absorción debe realizarse en los mismos términos descritos arriba.

Áreas de expansión o crecimiento hacia el exterior (Segunda y Tercera Prioridad).

Ante la saturación en la ocupación de la ciudad interior o como respuesta a la lentitud de algunos procesos de crecimiento hacia el exterior debe considerarse la expansión de la ciudad.

De acuerdo al análisis para dosificar el desarrollo urbano en la ciudad de Mazatlán se estimó que en un escenario programático para el año 2020 se tendrían poco más de 50,587 nuevos habitantes, de los cuales, se pretende que la mitad puedan acomodarse en la ciudad ya construida como parte de las estrategias de reaprovechamiento, y que sólo la otra mitad, 25,294 habitantes, se ubiquen en la periferia para lo cual se requerirán no más de 483.1 hectáreas para el año 2020, de las cuales 248.7 se necesitan para el 2015, otras 234.4 para el 2020 y 836.7 hectáreas más para el 2040. Plantear estas etapas de incorporación en la estrategia de expansión tendría dos ventajas claras, por un lado, mantendría una oferta fija y escasa, que daría lugar a la formación de rentas monopólicas, por lo que su efecto sería contraproducente; por otro lado, el gobierno municipal enfrentaría esquemas más complejos de administración y habría mayores costos de transición, por ello, la reserva se establece como un solo horizonte al 2020 y sin distinción de niveles socioeconómicos, esto, se explica por las mismas razones de encarecimiento del suelo y aumento de costos de transacción, por otra más, el efecto de exclusión de una predefinición de la distribución de grupos.

Para la década de 2020 a 2030 se requerirán otras 442.7 hectáreas para una demanda de habitantes de 48,274, la mitad de los cuales (24,138) se prevé se acomoden en la periferia.

En el contexto del crecimiento inteligente se descartaron en primera instancia las zonas que no son susceptibles de recibir la población porque ya están ocupadas de manera óptima o incluso saturadas; posteriormente se eliminaron las zonas no desarrollables desde el punto de vista físico, ya sea por las pendientes o por los posibles peligros naturales o químicos que se pudieran presentar; en tercer lugar se excluyen las zonas de valor patrimonial, ya sean ambientales o culturales. El residual será la identificación de zonas urbanizables, las cuales deberán evaluarse en términos de: los costos de habilitación y funcionamiento del desarrollo urbano, de la capacidad de acceso y de sus posibilidades de articulación con la ciudad, de los costos de oportunidad, es decir, de lo que se deja de hacer como sería el sacrificio de zonas agrícolas productivas.

Las zonas de crecimiento se fijaron de acuerdo a los criterios anteriores. La administración del crecimiento se hará a través de polígonos de actuación con reparto equitativo de cargas y beneficios que deberán cumplir una serie de normas de desarrollo que incluyen aspectos de localización y tiempo, así como de diseño, también se considera la posibilidad de comprar derechos de desarrollo para hacer más atractivas las inversiones en el desarrollo de esos polígonos.

Zonas de protección y conservación.

La zonificación primaria se complementa con la definición zonas de protección y conservación véase el apartado de áreas naturales protegidas (ANP) de la estrategia de Medio Ambiente con Sentido Social (infra). En este apartado sólo se hace referencia al tema de su zonificación y de las líneas de estrategia que se utilizarán para reforzar la zonificación a nivel local, además de que se amplía el tema a todos los elementos susceptibles de protección, no sólo lo ambiental.

Área Protección y Conservación. Son zonas cuyos valores patrimoniales, ambientales, o culturales, no pueden ser afectadas por nuevos desarrollos,

remodelaciones no autorizadas o abandono. Es común que las normas de naturaleza restrictiva promueva el uso ilegal de los espacios protegidos o la destrucción del patrimonio, para lo que se prevén instrumentos de protección, preservación y aprovechamiento racional, como puede ser las normas con lineamientos de aprovechamiento, mecanismos de compensación por el servicio ambiental o cultural prestado y sanciones a la violación de normas de protección.

Estrategia de Ordenamiento del Espacio Urbano.

El ordenamiento de la ciudad de Mazatlán se logrará a través de la estructuración de sus elementos. Originalmente los factores de estructuración fueron los accidentes naturales (esteros, arroyos y lagunas, así como pequeñas elevaciones); un sistema vial que se fue extendiendo de acuerdo a las necesidades y de manera irregular; la franja costera de sur a norte, a lo largo de la cual ella se ha dado el desarrollo de servicios turísticos y es la zona con mayor inversión; y al sur el puerto y los usos industriales.

Con excepción de la vialidad, ninguno de los otros elementos estructuradores son factibles de modificar, por ello aquella se presenta como el mejor mecanismo, y uno muy poderoso para modificar la estructura de la ciudad por su capacidad de modificar la accesibilidad y por lo tanto, las rentas del suelo.

La otra forma para actuar sobre la estructura urbana no será a través de la modificación de los factores, como en el caso de la estructura vial, sino actuando directamente sobre los componentes espaciales de esa estructura a lo que se le denomina Estrategia de Reducción de la Desigualdad Urbana.

Estrategia de mejora de la estructura vial.

Mazatlán no cuenta con una estructura vial consolidada y mucho menos eficiente, debido a que se ha ido desarrollando de manera arbitraria, según las necesidades momentáneas; con el propósito de mitigar y corregir los problemas viales de la ciudad, se propone una serie de acciones para eficientar la movilidad en la misma.

Ampliación de las vialidades primarias y secundarias:

- Gardenia-Luis Donaldo Colosio Murrieta-Antonio López Sáenz-Av. Las Torres.
- Libramiento III Jacarandas.
- Del Delfín.
- De la Marina.
- Av. Múnich 72.
- Acapulco.
- Dorado Poniente.
- Av. Colosio SI.
- Blvd. De la Pradera.
- Paseo del Golfo.
- Av. Paseo del Pacífico.

Obras en las principales vías:

- Ampliación (un carril más por sentido) de Av. Insurgentes.
- Intersección a nivel carretera Internacional – Av. Santa Rosa – Av. Revolución (a un costado leche LALA).
- Adecuación vía rápida Juna Pablo II (Zona de camellón tramo Fracc. Villa Galaxia).
- Ampliación a cuatro carriles carretera Habal – Cerritos.
- Paso a desnivel Av. Juan Pablo II – Av. Insurgente.
- Libramiento Mazatlán.
- Distribuidor Vial Libramiento Norte- Maxipista Mazatlán- Culiacán.
- Ramal de acceso Av. Pacífico.
- Paso a desnivel Av. Del Pacífico sobre ferrocarril, Zona Marina Mazatlán.
- Intersección Salida norte México 15- Libramiento Mazatlán.
- Paso a desnivel Salida norte-Blvd. Colosio frente a Corona (adecuación de obra).
- Adecuación y ampliación intersección a nivel frente a clínica ISSSTE.
- Distribuidor vial Av. Rafael Buelna-Internacional (frente al ICO).

- Paso a desnivel Av. Ejército Mexicano-Av. Insurgentes.
- Obra de acceso norte Libramiento Mazatlán a Ramal Múnich.
- Ramal de acceso de Av. Múnich 72.
- Paso a desnivel Blvd. Colosio – Av. Múnich 72 (frente al panteón renacimiento).
- Paso a desnivel Colosio – Salida Sur México15 (frente a la PEPSI).
- Paso a desnivel Puerto norte – Salida Sur México 15 (camino a parque Bonfil).
- Paso a desnivel Puerto Sur – Salida Sur México 15 (La Sirena).
- Puente vehicular Estero la Sirena (Puerto Sur).
- Obra de ampliación (carriles laterales) Zona Industrial desde Urías al Aeropuerto.
- Obra de acceso libramiento Mazatlán – Ramal Aeropuerto.
- Ramal de acceso Aeropuerto (tramo Libramiento – México 15).
- Distribuidor vial Aeropuerto – México 15 Sur.
- Ampliación a cuatro carriles Ramal Aeropuerto (tramo México 15, Salida a Barrón).
- Glorieta de intersección a nivel Camino a Aeropuerto – Salida a Barrón.
- Distribuidor Puente Juárez (intersección Av. Gabriel Leyva y estero del Infiernillo).
- Paso a desnivel Av. Juan Pablo II – Av. De los Insurgentes.
- Ampliación a 4 carriles Salida norte México 15, hasta entronque Habal-Cerritos.
- Vialidad Av. Puerto Norte (en zona de ampliación del muelle comercial).
- Vialidad Av. Puerto Sur (en la zona de ampliación del muelle comercial).
- Puente vehicular Salida a Mazatlán desde Fracc. Santa Fe.
- Retorno a desnivel en Zona Industrial (tramo CERESO - Entronque Aeropuerto).
- Modernización Vías Puerto Norte - hasta API.
- Ferrovías Puerto Sur (plataforma de contenedores ampliación puerto).

- Puente ferroviario La Sirena.
- Intersección Puerto Sur – México Nogales.

Para estos casos, deberán contemplarse los aspectos de movilidad no motorizada correspondientes en cada proyecto.

Estrategia de reducción de la desigualdad urbana.

Para efectos de este estudio, se realizó un análisis sectorial, el cual tuvo como resultado la división de la ciudad en 13 sectores de acuerdo a sus características comunes y necesidades; esta sectorización será la base para la implementación de estrategias de ordenamiento urbano, permitirá una mayor efectividad en el monitoreo y la evaluación del cambio, la preparación de planes y políticas más pertinentes, y más específicamente de reducción de las desigualdades a través de la mejora y dotación de servicios, equipamientos y accesibilidad a las zonas con mayor atraso.

Para facilitar los procesos de planeación y el manejo del crecimiento urbano de la ciudad se hace una sectorización, la cual permitirá familiarizarse con los problemas y las oportunidades de áreas reconocibles y homogéneas. Esto a su vez, permite una mayor efectividad en el monitoreo y la evaluación del cambio, y en la preparación de planes y políticas más pertinentes.

En el caso de la ciudad de Mazatlán, la sectorización se realizó por características y problemáticas similares, de igual manera se tomaron en cuenta los distintos procesos de crecimiento, grado de homogeneidad o vocación del suelo, los bordes urbanos, la limitación por corredores, tipología de vivienda, estrato socioeconómico predominante, las condicionantes físicas, las cuales han dado pauta a la fragmentación, segregación, problemas de conectividad, entre otros.

Los principales bordes naturales y corredores con los que la ciudad fue delimitándose, son elementos condicionantes de la estructura urbana de la ciudad, ya que marcan una desigualdad visible a través de sectores bien definidos y elementos naturales y artificiales como lo son la Av. Gutiérrez Nájera que para el

año 1950 fue uno de los primeros límites de crecimiento, estero El Infiernillo y arroyo Jabalines, las vías del ferrocarril, el libramiento Luís Donaldo Colosio, Av. Ejército Mexicano, Av. Manuel Clouthier, Av. Rafael Buelna, la Carretera Internacional México 15 y la franja costera.

Fuente: Elaboración propia.

Todos estos limitantes han quedado inmersos dentro de la mancha urbana limitando la conectividad entre los diferentes sectores, así como delimitando el crecimiento urbano, marcando los sectores económicos y zonas habitacionales de mayor plusvalía hacia el poniente de la vía del ferrocarril y al poniente la zona habitacional de menores ingresos, excluyéndolos de la dinámica.

Los sectores que fueron identificados dentro del área urbana, son los que se señalan a continuación:

1. Centro.

Su uso comercial es mixto (comercios, servicios, habitacional).

Delimitado por la Av. Manuel Gutiérrez Nájera este sector presenta despoblamiento, deterioro de la imagen urbana, diversidad en el uso de suelo, congestionamiento vial, falta de estacionamiento público, congestionamiento vial, daños a la infraestructura vial, falta de espacios amplios en vialidades para el peatón (falta de banquetas amplias), concentración de oficinas gubernamentales, concentración de comercio informal, abandono comercial, concentración y especialización del comercio, servicios y equipamientos para los habitantes locales y turistas, abandono de equipamiento educacional.

2. Administrativo.

Uso habitacional, comercio, servicios, equipamiento educativo a nivel regional y municipal, administrativo, gubernamental, deportivo, recreativo, salud a nivel regional, áreas con valor ecológico y ambiental.

Las características con las que cuenta son despoblamiento, abandono de viviendas, hay un proceso de envejecimiento, alta concentración de comercio, servicios y equipamiento educativo superior, dentro de este sector se encuentran cuerpos de agua muy importantes para la ciudad la Laguna El Camarón, riesgos hidrometeorológicos por inundación; existen áreas de valor ecológico y ambiental.

3. Zona Dorada.

Uso turístico, turístico-habitacional, habitacional, comercio, servicios.

Cuenta con despoblamiento, es el principal punto de comercio turístico, gran actividad de centros nocturnos, falta de espacios para estacionamiento, saturación vehicular en las vialidades principales en temporada vacacional.

4. Francisco Villa.

Uso habitacional con comercio y servicios.

Consolidación habitacional, cuenta con grandes equipamientos deportivos como la Liga Mazatlán y la Plaza de Toros Eduardo Funtanet, existen zonas con despoblamiento.

5. Marina – Cerritos.

Uso turístico, turístico-residencial, habitacional, comercio y servicios.

Las características con las que cuenta son incertidumbre del suelo, se encuentra en un proceso de consolidación, expansión e incorporación a la ciudad, el índice socioeconómico en la zona va de alto a muy alto, despliegue de extensos conjuntos residenciales y productivos en las periferias urbanas, aparición de grandes centros comerciales, existen áreas de valor ecológico y ambiental.

6. Benito Juárez.

Comercio, servicios y vivienda consolidada.

Sus características son despoblamiento; segregación social; es una zona urbana que se encuentra dividida por las vías del ferrocarril, así como de uno de los grandes cuerpos de agua que se encuentran dentro de la ciudad como el estero El Infiernillo y el arroyo Jabalines; se concentran grandes equipamientos como el Mercado Miguel Hidalgo, el Hospital General, el Centro Deportivo Benito Juárez, las instalaciones de ferrocarril, el cuartel de la 3ra. Región Militar, lienzo charro, el panteón municipal No. 3 y 4, y distintos centros educativos ya sea kínder, primaria, secundaria o preparatoria; cuenta con instalaciones de PEMEX, que presenta un

gran riesgo debido a que ha sido absorbida por la mancha urbana; contaminación por descargas de aguas residuales en uno de los cuerpos de agua y afluentes más importantes de la ciudad, como lo son el estero El Infiernillo y el arroyo Jabalines; existen áreas de valor ecológico y ambiental.

7. Lomas del Ébano.

Zona habitacional.

Cuenta con una imagen desordenada; se encuentra delimitada por la Carretera Internacional México 15 Mazatlán-Tepic y la Av. Manuel Clouthier; es una zona que se encuentra en proceso de expansión territorial; cuenta con presencia indígena; concentración de asentamientos irregulares; es una zona con crecimiento demográfico; segregación y exclusión social; zona de riesgos por deslizamientos; es un sector que se encuentra alejado de las zonas de empleo.

8. Libramiento.

Zona habitacional.

Es un sector que se encuentra alejado de las zonas de empleo; especulación del suelo; segregación y exclusión social; zona en proceso de expansión territorial; concentración de asentamientos irregulares; es un sector que se encuentra dividido por el arroyo Jabalines; cuenta con una imagen desordenada; zona de riesgo por inundación; proyección de desarrollo a futuro del proyecto parque lineal Oscar Pérez Escobosa; existen áreas de valor ecológico y ambiental.

9. Real del Valle.

Zona habitacional.

Es un sector en el que el crecimiento demográfico va en aumento, cuenta con zonas habitacionales consolidadas, se encuentra en proceso de expansión territorial

10. Francisco I. Madero.

Zona habitacional consolidada.

Sus características son riesgos por deslizamientos e inundación en la zona; presencia de la zona de tolerancia; presencia de asentamientos irregulares; segregación y exclusión social; invasión del derecho de vía del ferrocarril, así como la zona federal marítimo terrestre; existen áreas de valor ecológico y ambiental.

11. Industrial.

Zona industrial, habitacional, y ambiental.

Zona de riesgos por inundación; despoblamiento del sector; concentración de inmuebles dedicados a la industria; invasión de la zona federal marítimo terrestre; presencia de asentamientos irregulares; se encuentra la termoeléctrica José Aceves Pozos y los terrenos de la antigua termoeléctrica José Aceves Pozos; cuenta con uno de los grandes equipamientos de educación superior como el Instituto Tecnológico del Mar -ITMAR-, así como la Escuela de Artes y Oficios Felton; existen áreas de valor ecológico y ambiental.

12. Isla de la Piedra.

Uso habitacional, turístico.

Se encuentra en proceso de expansión territorial; cuenta con zonas habitacionales consolidadas; existen riesgos por inundación y deslizamiento; cuenta con actividad turística; existen áreas de valor ecológico y ambiental; se encuentra delimitado por el mar.

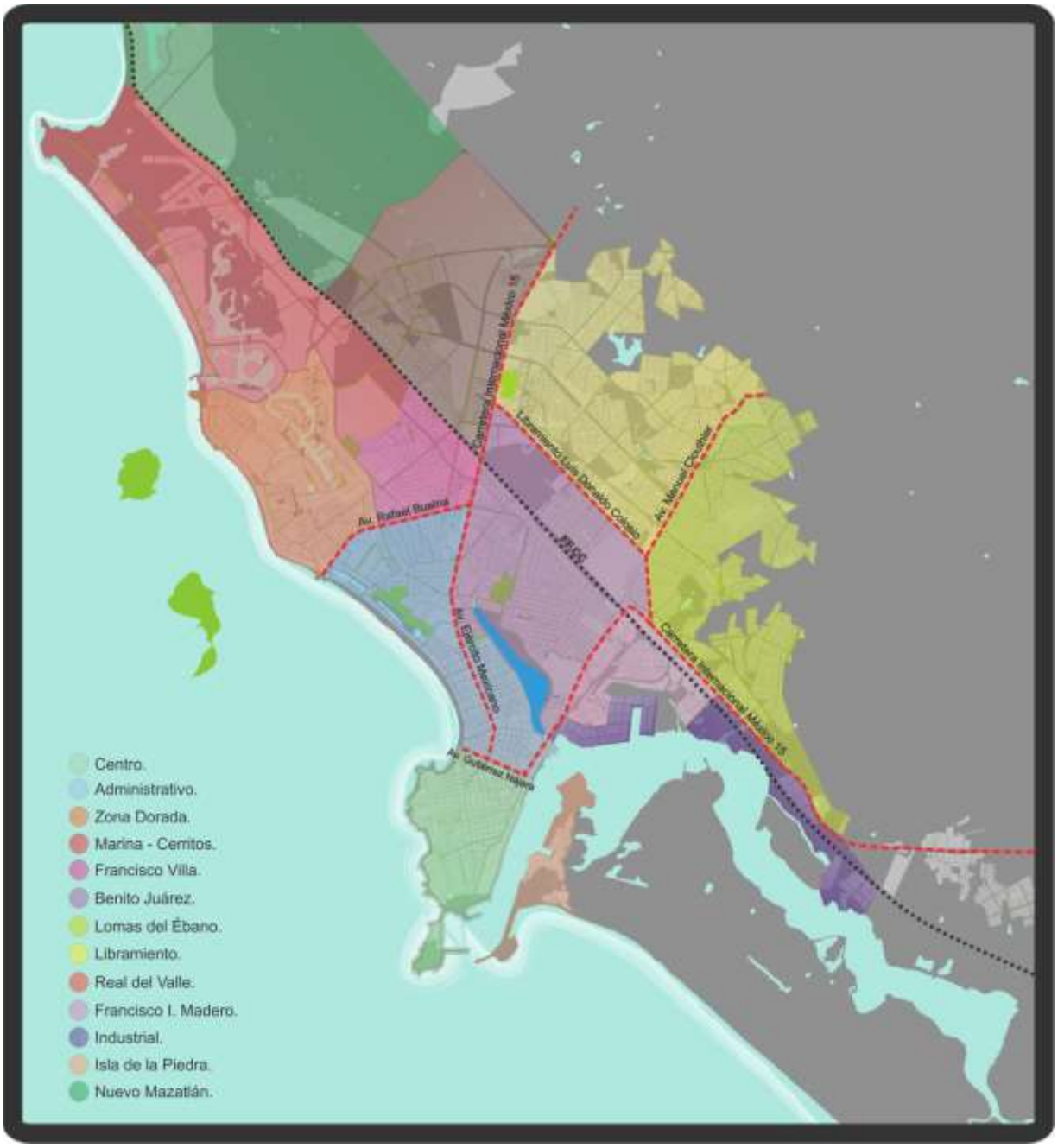
13. Nuevo Mazatlán.

Uso ecológico.

Se encuentra delimitado por una vialidad importante como la Carretera Internacional México 15 Mazatlán-Culiacán de Cuota y las vías del ferrocarril; existen grandes áreas de valor ecológico y ambiental, así como grandes

escurrimientos y cuerpos de agua de mucho valor ambiental; dentro del sector se encuentra la planta tratadora Norponiente; hay especulación en el suelo.

Sectorización urbana.



Fuente: Elaboración propia.

A continuación se identifican los 13 sectores y sus estrategias correspondientes:

1. Centro.

Desarrollo Urbano.

- La Estrategia de reaprovechamiento de la ciudad interior, implicará la utilización de los inmuebles y predios vacantes del centro histórico.
- La consolidación y recuperación de la vitalidad en la zona centro por medio de programas participativos.
- El centro histórico deberá proyectarse como una zona óptima para la vivienda, así como implementar programas de nuevos esquemas de vivienda (para compra y renta) que puedan ser asequibles para cualquier sector social.
- Facilitar la inversión en la zona por medio de incentivos e instrumentos fiscales y legales aplicables, todo ello sin dejar de lado la preservación de la identidad histórica y cultural de los inmuebles de la zona.

Infraestructura.

- Elaborar y ejecutar proyectos claves de infraestructura, siendo estos prioritarios para el buen funcionamiento de la zona centro.
- De igual manera será necesario un proyecto a largo plazo de introducción de tecnologías alternativas.

Equipamiento.

- Recuperación del espacio público como política social para cohesionar el resto de la ciudad con el centro histórico.
- Garantizar el libre tránsito de los peatones por plazas, banquetas y demás espacios de tránsito de la población, y personas con necesidades especiales.
- Renovación de Mercados Públicos, incluyendo rehabilitación física del inmueble así como apoyos y programas que permitan recuperar la competitividad y dinamismo.

Ambiental.

- Elaborar un programa de arborización para la zona centro.
- Establecer un programa de limpieza y mantenimiento de la zona con acciones de inclusión al sector social.
- Determinar los instrumentos para el correcto manejo de los desechos principalmente producidos por las actividades comerciales y de servicios.

Movilidad.

- Programa de movilidad para la ciudad.
- Gestión de un nuevo sistema de transporte que logre satisfacer las necesidades de desplazamiento de la población.
- Resulta urgente establecer una jerarquización funcional de las vialidades desde el nivel de estructura vial hasta el de los tipos de transporte.
- Establecer un carril para el transporte público.
- La creación de ciclovías en algunas vialidades estratégicas del centro.
- Proyecto integral de mejoramiento y acondicionamiento de banquetas.
- Programa de señalización, nomenclatura y equipamiento urbano.
- Programa de estacionamientos públicos e identificación de los permitidos en vía pública.

Social.

- Los programa de incorporación social y privado para la recuperar inmuebles y lotes subutilizados.
- Aplicación de instrumentos para reutilizar, vender o rentar predios y lotes abandonados, procurando abatir la especulación.
- Programas de recuperación de las tradiciones culturales en el centro.
- Programas de vivienda alternativos para sectores necesitados.

Imagen Urbana.

- Conservar y mantener los inmuebles artísticos y remodelar y/o rehabilitar los inmuebles en decadencia física y económica.
- Serán de utilidad los estudios de imagen urbana en la zona centro para programar las acciones y proyectos a nivel barrial.

Institucional.

- Actualizar el marco jurídico estatal en materia de desarrollo urbano, vivienda y hacendaria.
- La actualización de los sistemas de licencias y permisos.
- Capacitación del personal para ejecutar programas de desarrollo urbano, vivienda y económicos.
- Implementar sistemas de acceso a la información de la población en general.

2. Administrativa.

Desarrollo Urbano.

- Consolidar esta zona con usos habitacionales con programas de vivienda en la zona.
- Normar los usos de la zona para que no sean desplazados por usos habitacionales por comerciales.
- Impulsar programas de apoyo al sector turístico de la zona.
- Normar usos muy especializados que no correspondan a los servicios brindados por este sector.
- Establecer programas de apoyo e incentivación a la vivienda nueva o recuperación de la ya existente.
- Ejecutar nuevos esquemas de vivienda, para compra o renta de viviendas de distintos niveles económicos.
- Promover programas de vivienda para estudiantes.

Infraestructura.

- Mejorar los servicios de infraestructura e introducir el sistema de aguas pluviales.
- La infraestructura eléctrica y de servicios diversos (cable, telefonía, etc.) se regulará por normas específicas que evite la saturación de los mismos y represente un peligro para los habitantes. De ser factible se reemplazará por cableado subterráneo.

Equipamiento.

- Potencializar con servicios complementarios los equipamientos de la zona y conectarlo con el resto de la ciudad.
- Promover la inversión para giros que complementen y consoliden el equipamiento de salud.
- Mejoramiento y creación de nuevos espacios públicos.
- Realizar estudio sobre dotación de equipamiento en la zona y determinar requerimientos necesarios para satisfacer necesidades de la población

Ambiental.

- Establecer estricta normatividad para la conservación y manejo de estas áreas, y resaltar su potencial para goce de la población y como medio de reconocimiento de la zona y sus recursos naturales.
- Programa prioritario de mantenimiento, limpieza y manejo de residuos.
- Programa de arborización con especies adecuadas.
- Normar el manejo de residuos especiales y comunes.

Movilidad.

- Conectar el sector con el resto de la ciudad de manera eficiente.
- Plan de movilidad para la ciudad.
- Establecer las zonas prohibidas y permitidas de estacionamiento en vía pública, así como programar estacionamientos públicos.

- Deberán bahías de estacionamiento, instalar mobiliario urbano para el mismo fin, así como definir carriles especiales para camiones y taxis.
- Brindar accesibilidad y seguridad a peatones.
- Desarrollar un sistema de ciclovías.
- Mejorar las vialidades, con enfoque en las de mayor carga vehicular.
- Central de camiones. Proyecto para unificar de las estaciones de autobuses foráneos, por lo que deberá evaluarse la factibilidad de este proyecto y en una zona apta para ello.

Social.

- Ofertar la zona a la población joven con acceso al equipamiento educativo, por medio de incentivos y programas específicos.
- Conservar las áreas naturales con la participación de los residentes de la zona y visitantes.

Imagen Urbana.

- Proyecto de homogenización y renovación de imagen en la zona.
- Reubicar elementos de infraestructura, para que no intervengan con las fachadas y no representen peligro para las personas que transitan.
- Limpieza y conservación de la zona, principalmente en vías primarias.

Institucional.

- El Municipio será el encargado de ejecutar acciones y poner en marcha los programas descritos.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.
- Capacitar del personal a cargo de la ejecución del presente plan.
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.
- Gestionar en distintas instancias y niveles los recursos que permitan al municipio llevar a cabo los proyectos en los plazos definidos.

- Los organismos públicos serán los mediadores entre los intereses de los propietarios, inversionistas y sociedad en general.

3. Zona Dorada.

Desarrollo Urbano.

- Realizar estudios particulares sobre su dinámica y promover acciones estratégicas en un plan parcial.
- Implementar mecanismos jurídicos, fiscales y urbanos para promover el desarrollo económico de la zona evitando la especulación.
- Rehabilitación y limpiar de la zona.
- Ordenar y regular los usos sobre los corredores más importantes.
- Programas de incentivos a la vivienda para consolidar esta zona.

Infraestructura.

- Mejorar el sistema de drenaje de la zona e introducir el de aguas pluviales.
- Sustituir el cableado aéreo por subterráneo.
- Instalar infraestructura con energías alternativas.
- Instalar mobiliario urbano con nueva tecnología para convertirla en legible.

Equipamiento.

- Crear nuevos equipamientos y espacios públicos de recreación y cultura.
- Renovación y ampliar los andadores peatones.
- Crear nuevos esquemas de movilidad para conectar con el resto de la ciudad

Ambiental.

- Programa de ordenamiento ambiental, para determinar impactos permitidos y prohibidos.
- Promover el uso de tecnologías alternativas y materiales más amables con el medio ambiente.

- Crear un circuito de corredores verdes ofertando opciones de movilidad y que traigan un beneficio ambiental para la ciudad y el sector.
- Implementar un programa de arborización para la zona, particularmente para el área del malecón con especies convenientes.
- Sancionar a quienes violen las normas de higiene.
- Programa de mantenimiento y manejo de residuos producto de hoteles, restaurantes y demás giros que son propios del área y de reciclaje.

Movilidad.

- Incorporar en el sector proyectos del programa de movilidad que logren hacer la movilidad eficiente para visitantes y pobladores.
- Programa de estacionamientos públicos y en vía pública.
- Incorporar un circuito de ciclovías.
- Reestructuración y mejoramiento del transporte público en el sector.
- Conectar de manera eficiente la zona con el centro histórico.
- Normar los estacionamientos en vía pública.
- Reestructurar el sistema de transporte y definir estaciones de servicio para los mismos, identificadas y con información clara.
- Regular los taxis y el transporte alterno, establecer sitios para sus funciones.
- Adecuar pasos peatonales seguros en vías principales.
- Mejorar las condiciones de las banquetas de todo el sector.

Social.

- Establecer una planeación participativa para los proyectos de la zona.
- Ofertar nuevos esquemas de diversión en la zona y sancionar conductas ilegales e inapropiadas.
- Fortalecer la población local del sector para evitar el abandono de la zona.

Imagen Urbana.

- Reglamentar la limpieza y seguridad de la zona.

- Instalar mobiliario urbano moderno, útil y adecuado para ser más funcional.

Institucional.

- Deberán realizarse modificaciones a la legislación y a los sistemas tradicionales de desarrollo urbano, para que las acciones antes definidas se lleven a cabo.
- Imponer y ejecutar sanciones más fuertes para conductas inapropiadas que alteren la tranquilidad y seguridad del sector.
- Regular el ambulantaje para que se dé de manera ordenada y controlada.
- Reforzar el papel gestor y mediador del municipio para el acuerdo de los programas y proyectos de la zona, y la obtención de recursos.

4. Francisco Villa.

Desarrollo Urbano.

- Consolidar la zona, incentivando la ocupación de viviendas con uso habitacional o mixto.
- Ordenar los usos de suelo y consolidar equipamientos y espacios principales del sector.
- Establecer los mecanismos jurídicos y fiscales adecuados para prevenir y revertir la especulación del suelo en el sector.
- Complementar las actividades del equipamiento deportivo por medio de normas de los usos de suelo y giros en la zona.

Infraestructura.

- Mejorar la infraestructura en general.
- Crear el sistema de drenaje pluvial y reemplazar las instalaciones de drenaje en mal estado existentes.
- Impulsar el desarrollo de tecnologías alternativas para infraestructura pública.

- Estimular el uso de sistemas de captación de aguas pluviales para mitigar los efectos de las inundaciones y prevenir la escases de agua.
- Mejorar las condiciones físicas de la infraestructura vial del sector.

Equipamiento.

- Mejorar las instalaciones deportivas, así como las áreas al exterior.
- Mejorar y renovar las instalaciones del equipamiento recreativo e impulsar la utilización de las mimas.

Ambiental.

- Programa de limpieza y saneamiento de la zona.
- Promover el uso de tecnologías alternativas.
- Crear un circuito de corredores verdes que complementen y conecten los equipamientos de la zona.
- Implementar un programa de arborización para la zona.
- Programa de mantenimiento y manejo de residuos y reciclaje.
- Determinar las zonas con mayor riesgo e implementar acciones para prevenir y mitigarlo.

Movilidad.

- Fortalecer el equipamiento deportivo por medio de un sistema de acceso vial efectivo.
- Mejorar el sistema de transporte público.
- Establecer un sistema de ciclovías en vías principales conectado con el resto de la ciudad.
- Establecer paraderos de autobuses urbanos y taxis formalmente.
- Señalizar correctamente las vialidades del sector, especialmente la Av. Rafael Buelna.
- Adecuar pasos peatonales seguros en el Av. Rafael Buelna y calles complementarias.
- Mejorar las condiciones de las banquetas de todo el sector.

Social.

- Establecer una planeación participativa para los proyectos de la zona.
- Impulsar la zona como un núcleo de recreación y deporte.
- Fortalecer la población local del sector para evitar el abandono de la zona.

Imagen Urbana.

- Impulsar programas de mejoramiento de barrios.
- Reubicar elementos de infraestructura, para que no intervengan con las fachadas y no representen peligro para las personas que transitan.
- Normar la imagen urbana en corredores urbanos de la zona.

Institucional.

- Gestionar los recursos para la ejecución de acciones y programas descritos.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.

5. Marina Cerritos.

Desarrollo Urbano.

- Implementación de instrumentos fiscales y legales para evitar la especulación del suelo en el sector.
- Ejecución de instrumentos para evitar la expansión territorial.
- Establecer normas específicas para el tipo de vivienda de la zona, evitando el daño a los recursos naturales.
- Mantener bajas densidades en el sector.
- Establecer los usos necesarios para que el sector pueda dotarse de equipamientos y servicios necesarios.

Infraestructura.

- Introducir infraestructura necesaria para dotar de servicios a la zona.
- Establecer los instrumentos legales que permitan la introducción se servicios con apoyo del sector privado.
- Implementar tecnologías alternativas en la infraestructura residencial y pública.
- Ordenar los usos y establecer una compatibilidad equilibrada.

Equipamiento.

- Dotar de equipamiento necesarios a la zona para evitar desplazamientos largos.
- Crear espacios públicos y áreas verdes según lo marcado en normas internacionales.
- Crear un sistema de corredores verdes.

Ambiental.

- Establecer normatividad para evitar un alto impacto a los recursos ambientales del sector.
- Definir las zonas de mayor riesgo para prohibir la urbanización en ellas.
- Arborizar correctamente el sector
- Establecer programas de reciclaje y manejo correcto de residuos, para zonas de alto valor ambiental.
- Permitir la suficiente permeabilidad de las áreas libres.
- Impulsar la utilización de materiales amables con el medio ambiente.

Movilidad.

- Establecer una red vial eficiente para conectar la zona con el resto de la ciudad.
- Mejorar y ampliar el sistema de transporte en la zona

- Establecer las condiciones físicas para la utilización de transportes alternativos.
- Creación de un sistema de ciclovías para el sector.

Social.

- Implementar instrumentos que permitan la colaboración del sector privado y social en la consolidación del sector.
- Establecer la planeación participativa en la zona.
- Promover la construcción de vivienda de distintos estratos sociales.

Imagen Urbana.

- Reglamentar los materiales utilizados en la zona para que establecer un equilibrio con el paisaje.
- Conservar las condiciones naturales del paisaje en los proyectos de comercio y servicios.
- Estimular una cultura de la población alterna a la del uso del automóvil.

Institucional.

- Implementar los instrumentos necesarios para la ordenación del suelo evitando la especulación.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.

6. Benito Juárez.

Desarrollo Urbano.

- Consolidar la zona, incentivando la ocupación de viviendas con uso habitacional o mixto.

- Ordenar los usos de suelo y consolidar equipamientos y espacios principales del sector.
- Complementar las actividades del equipamiento deportivo por medio de normas de los usos de suelo y giros en la zona.
- Reglamentar los usos de suelo para lograr conservar los elementos naturales del sector.
- Crear proyectos en bordes naturales, cuerpos de agua y línea del ferrocarril
- Crear proyectos de reaprovechamiento de suelo potencial.

Infraestructura.

- Mejorar la infraestructura en general.
- Crear el sistema de drenaje pluvial y reemplazar las instalaciones de drenaje en mal estado existentes.
- Impulsar el desarrollo de tecnologías alternativas para infraestructura pública.
- Estimular el uso de sistemas de captación de aguas pluviales para mitigar los efectos de las inundaciones y prevenir la escases de agua.
- Mejorar las condiciones físicas de la infraestructura vial del sector.
- Dar tratamiento a las aguas negras evitando la contaminación de cuerpos de agua.

Equipamiento.

- Mejorar los equipamientos del sector, así como las áreas al exterior.
- Mejorar y renovar las instalaciones del equipamiento recreativo e impulsar la utilización de las mimas.

Ambiental.

- Programa de limpieza y saneamiento de la zona.
- Promover el uso de tecnologías alternativas.
- Crear un circuito de corredores verdes que complementen y conecten los equipamientos de la zona.

- Implementar un programa de arborización para la zona.
- Programa de mantenimiento y manejo de residuos y reciclaje.
- Determinar las zonas con mayor riesgo e implementar acciones para prevenir y mitigarlo.
- Realizar planes de manejo para los cuerpos de agua de la zona.

Movilidad.

- Fortalecer el equipamiento deportivo por medio de un sistema de acceso vial efectivo.
- Mejorar el sistema de transporte público.
- Establecer un sistema de ciclovías en vías principales conectado con el resto de la ciudad.
- Establecer paraderos de autobuses urbanos y taxis formalmente.
- Señalizar correctamente las vialidades del sector, especialmente las de tráfico pesado.
- Adecuar pasos peatonales seguros en vialidades principales y calles complementarias.
- Mejorar las condiciones de las banquetas de todo el sector.

Social.

- Establecer una planeación participativa para los proyectos de la zona.
- Impulsar la zona como un núcleo de abasto, recreación y deporte.
- Fortalecer la población local del sector para evitar la declinación de la zona.

Urbana.

- Impulsar programas de mejoramiento de barrios.
- Reubicar elementos de infraestructura, para que no intervengan con las fachadas y no representen peligro para las personas que transitan.
- Normar la imagen urbana en corredores principales de la zona.
- Conservar y potencializar los elementos paisajísticos naturales del sector.

Institucional.

- Gestionar los recursos para la ejecución de acciones y programas descritos.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.

7. Lomas Del Ébano

Desarrollo Urbano.

- Impulsar programas de acceso a la vivienda a grupos desprotegidos.
- Ordenar los usos de suelo.
- Crear proyectos de reaprovechamiento de suelo potencial.
- Implementar programas de incorporación de suelo para vivienda nueva.
- Mejorar las condiciones de la vivienda actual.
- Ejecutar programas de vivienda para grupos indígenas.
- Impulsar centros de servicio y trabajo en la zona.
- Normar la instalación de industrias en la zona.

Infraestructura.

- Mejorar la infraestructura en general.
- Crear el sistema de drenaje pluvial y reemplazar las instalaciones de drenaje en mal estado existentes.
- Impulsar el desarrollo de tecnologías alternativas para infraestructura pública.
- Estimular el uso de sistemas de captación de aguas pluviales para mitigar los efectos de las inundaciones y prevenir la escases de agua.
- Mejorar las condiciones físicas de la infraestructura vial del sector.
- Dar tratamiento a las aguas negras.
- Introducir de manera planeada las nuevas redes de infraestructura.

Equipamiento.

- Dotar de equipamientos necesarios a la zona.
- Mejorar los equipamientos del sector, así como las áreas al exterior.
- Crear espacios públicos, de recreación y deporte.

Ambiental.

- Programa de limpieza y saneamiento de la zona.
- Promover el uso de tecnologías alternativas.
- Implementar un programa de arborización para la zona.
- Programa de mantenimiento y manejo de residuos y reciclaje.
- Determinar las zonas con mayor riesgo e implementar acciones para prevenir y mitigarlo.
- Crear áreas verdes en el sector.

Movilidad.

- Mejorar el sistema de transporte público.
- Establecer un sistema de ciclovías en vías principales conectado con el resto de la ciudad.
- Establecer paraderos de autobuses urbanos formalmente.
- Adecuar pasos peatonales seguros en vialidades principales y calles complementarias.
- Mejorar las condiciones de las banquetas de todo el sector.

Social.

- Establecer una planeación participativa para los proyectos de la zona.
- Impulsar la zona como un núcleo de abasto, recreación y deporte.
- Fortalecer la población local del sector para evitar la declinación de la zona.
- Atender a grupos indígenas.
- Apoyar programas de vivienda.

Imagen Urbana.

- Impulsar programas de mejoramiento de barrios.
- Reubicar elementos de infraestructura, para que no intervengan con las fachadas y no representen peligro para las personas que transitan.
- Normar la imagen urbana en corredores principales de la zona.
- Implementar programas de ordenación y mejoramiento de la imagen urbana.

Institucional.

- Gestionar los recursos para la ejecución de acciones y programas descritos.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.

8. Zona Libramiento

Desarrollo Urbano.

- Impulsar programas de acceso a la vivienda a grupos desprotegidos.
- Ordenar los usos de suelo.
- Crear proyectos de reaprovechamiento de suelo potencial.
- Implementar programas de incorporación de suelo para vivienda nueva.
- Mejorar las condiciones de la vivienda actual.
- Impulsar centros de servicio y trabajo en la zona.
- Normar la instalación de industrias en la zona.
- Establecer instrumentos que contrarresten la especulación del suelo.

Infraestructura.

- Mejorar la infraestructura en general.
- Crear el sistema de drenaje pluvial y reemplazar las instalaciones de drenaje en mal estado existentes.

- Impulsar el desarrollo de tecnologías alternativas para infraestructura pública.
- Estimular el uso de sistemas de captación de aguas pluviales para mitigar los efectos de las inundaciones y prevenir la escases de agua.
- Mejorar las condiciones físicas de la infraestructura vial del sector.
- Dar tratamiento a las aguas negras.
- Introducir de manera planeada las nuevas redes de infraestructura.

Equipamiento.

- Dotar de equipamientos necesarios a la zona.
- Mejorar los equipamientos del sector, así como las áreas al exterior.
- Crear espacios públicos, de recreación y deporte.

Ambiental.

- Programa de limpieza y saneamiento de la zona.
- Promover el uso de tecnologías alternativas.
- Implementar un programa de arborización para la zona.
- Crear proyectos integrales en el margen de cuerpos de agua.
- Programa de mantenimiento y manejo de residuos y reciclaje.
- Determinar las zonas con mayor riesgo e implementar acciones para prevenir y mitigarlo.
- Crear áreas verdes en el sector.

Movilidad.

- Mejorar el sistema de transporte público.
- Establecer un sistema de ciclovías en vías principales conectado con el resto de la ciudad.
- Establecer paraderos de autobuses urbanos formalmente.
- Adecuar pasos peatonales seguros en vialidades principales y calles complementarias.
- Mejorar las condiciones de las banquetas de todo el sector.

Social.

- Establecer una planeación participativa para los proyectos de la zona.
- Impulsar la zona como un núcleo de abasto, recreación y deporte.
- Fortalecer la población local del sector para evitar la declinación de la zona.
- Apoyar programas de vivienda.

Imagen Urbana.

- Impulsar programas de mejoramiento de barrios.
- Reubicar elementos de infraestructura, para que no intervengan con las fachadas y no representen peligro para las personas que transitan.
- Normar la imagen urbana en corredores principales de la zona.
- Implementar programas de ordenación y mejoramiento de la imagen urbana.

Institucional.

- Gestionar los recursos para la ejecución de acciones y programas descritos.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.

9. Real Del Valle

Desarrollo Urbano.

- Impulsar programas de acceso a la vivienda a grupos desprotegidos.
- Ordenar los usos de suelo.
- Crear proyectos de reaprovechamiento de suelo y vivienda potencial.
- Implementar programas de incorporación de suelo para vivienda nueva.
- Mejorar las condiciones de la vivienda actual.
- Impulsar centros de servicio y trabajo en la zona.

- Normar la instalación de industrias en la zona.
- Establecer instrumentos que contrarresten la especulación del suelo.

Infraestructura.

- Mejorar la infraestructura en general.
- Crear el sistema de drenaje pluvial y reemplazar las instalaciones de drenaje en mal estado existentes.
- Impulsar el desarrollo de tecnologías alternativas para infraestructura pública.
- Estimular el uso de sistemas de captación de aguas pluviales para mitigar los efectos de las inundaciones y prevenir la escases de agua.
- Mejorar las condiciones físicas de la infraestructura vial del sector.
- Dar tratamiento a las aguas negras.
- Introducir de manera planeada las nuevas redes de infraestructura.

Equipamiento.

- Dotar de equipamientos necesarios a la zona.
- Mejorar los equipamientos del sector, así como las áreas al exterior.
- Crear espacios públicos, de recreación y deporte.

Ambiental.

- Programa de limpieza y saneamiento de la zona.
- Promover el uso de tecnologías alternativas.
- Implementar un programa de arborización para la zona.
- Crear proyectos integrales en el margen de cuerpos de agua.
- Programa de mantenimiento y manejo de residuos y reciclaje.
- Determinar las zonas con mayor riesgo e implementar acciones para prevenir y mitigarlo.
- Crear áreas verdes en el sector.

Movilidad.

- Mejorar el sistema de transporte público.
- Establecer un sistema de ciclovías en vías principales conectado con el resto de la ciudad.
- Establecer paraderos de autobuses urbanos formalmente.
- Adecuar pasos peatonales seguros en vialidades principales y calles complementarias.
- Mejorar las condiciones de las banquetas de todo el sector.

Social.

- Establecer una planeación participativa para los proyectos de la zona.
- Impulsar la zona como un núcleo de abasto, recreación y deporte.
- Fortalecer la población local del sector para evitar la declinación de la zona.
- Apoyar programas de vivienda.

Imagen Urbana.

- Impulsar programas de mejoramiento de barrios.
- Reubicar elementos de infraestructura, para que no intervengan con las fachadas y no representen peligro para las personas que transitan.
- Normar la imagen urbana en corredores principales de la zona.
- Implementar programas de ordenación y mejoramiento de la imagen urbana.

Institucional.

- Gestionar los recursos para la ejecución de acciones y programas descritos.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.

10. Francisco I. Madero.

Desarrollo Urbano.

- Ordenar los usos de suelo.
- Impulsar programas de acceso a la vivienda a grupos desprotegidos.
- Mejorar las condiciones de la vivienda actual.
- Impulsar centros de servicio y trabajo en la zona.
- Normar la instalación de industrias en la zona.
- Ejecución de proyectos sobre derechos de vía.

Infraestructura.

- Completar la infraestructura en general.
- Crear el sistema de drenaje pluvial y reemplazar las instalaciones de drenaje en mal estado existentes.
- Impulsar el desarrollo de tecnologías alternativas para infraestructura pública.
- Mejorar las condiciones físicas de la infraestructura vial del sector.
- Dar tratamiento a las aguas negras.
- Realizar las obras necesarias para contrarrestar riesgos.

Equipamiento.

- Dotar de equipamientos necesarios a la zona.
- Mejorar los equipamientos del sector, así como las áreas al exterior.
- Crear espacios públicos, de recreación y deporte.
- Reubicación de Rastro a una zona más adecuada.

Ambiental

- Programa de limpieza y saneamiento de la zona.
- Promover el uso de tecnologías alternativas.
- Implementar un programa de arborización para la zona.
- Crear proyectos integrales en el margen de cuerpos de agua.

- Programa de mantenimiento y manejo de residuos y reciclaje.
- Crear áreas verdes en el sector.
- Determinar las zonas con mayor riesgo e implementar acciones para prevenir y mitigarlo.

Movilidad.

- Mejorar el sistema de transporte público.
- Establecer un sistema de ciclovías en vías principales.
- Establecer paraderos de autobuses urbanos formalmente.
- Mejorar las condiciones de las banquetas de todo el sector.

Social.

- Establecer una planeación participativa para los proyectos de la zona.
- Fortalecer la población local del sector para evitar la declinación de la zona.
- Apoyar programas de vivienda para sectores desfavorecidos.
- Realizar programas sociales integrales que contrarresten la dinámica actual

Imagen Urbana.

- Impulsar programas de mejoramiento de barrios.
- Reubicar elementos de infraestructura, para que no intervengan con las fachadas y no representen peligro para las personas que transitan.
- Implementar programas de ordenación y mejoramiento de la imagen urbana.

Institucional.

- Gestionar los recursos para la ejecución de acciones y programas descritos.
- Normar las
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.

11. Industrial.

Desarrollo Urbano.

- Impulsar programas de reaprovechamiento de suelo y vivienda vacante.
- Ordenar los usos de suelo.
- Crear proyectos de reaprovechamiento de suelo y vivienda potencial.
- Mejorar las condiciones de la vivienda actual.
- Fortalecer las industrias actuales.
- Normar la instalación de industrias en la zona.
- Realizar proyectos innovadores para fortalecer la industria.

Infraestructura.

- Mejorar la infraestructura en general.
- Crear el sistema de drenaje pluvial y reemplazar las instalaciones de drenaje en mal estado existentes.
- Impulsar el desarrollo de tecnologías alternativas para infraestructura pública.
- Mejorar las condiciones físicas de la infraestructura vial del sector.

Equipamiento.

- Crear equipamiento básico para la población de la zona.
- Crear espacios públicos y áreas verdes.

Ambiental.

- Programa de limpieza y saneamiento de la zona.
- Promover el uso de tecnologías alternativas.
- Implementar un programa de arborización para la zona.
- Crear proyectos integrales en el margen de cuerpos de agua.
- Programa de mantenimiento y manejo de residuos y reciclaje.
- Dar tratamiento integral a las aguas negras y residuos peligrosos.
- Establecer un programa de supervisión de residuos.

Movilidad.

- Mejorar el sistema de transporte público.
- Establecer un sistema de ciclovías en vías por corredores principales.
- Establecer paraderos de autobuses urbanos formalmente.
- Mejorar las condiciones de las banquetas de todo el sector.
- Establecer un circuito especial para vehículos de carga pesada.

Social.

- Establecer una planeación participativa para los proyectos de la zona.
- Fortalecer la población local del sector para evitar la declinación de la zona.

Imagen Urbana.

- Reubicar elementos de infraestructura, para que no intervengan con las fachadas y no representen peligro para las personas que transitan.
- Implementar programas de ordenación y mejoramiento de la imagen urbana en la zona industrial.

Institucional.

- Impulsar el sector para la consolidación de la zona industrial como ente económico.
- Favorecer la inversión externa en la zona.
- Gestionar los recursos para la ejecución de acciones y programas descritos.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.

12. Isla De La Piedra.

Desarrollo Urbano.

- Impulsar programas de acceso a la vivienda a grupos vulnerables.
- Ordenar los usos de suelo.

- Crear proyectos de reaprovechamiento de suelo y vivienda potencial.
- Implementar programas de incorporación de suelo para nuevos desarrollos.
- Mejorar las condiciones de la vivienda actual.
- Impulsar centros de servicio y trabajo en la zona.
- Establecer instrumentos que contrarresten la especulación del suelo.

Infraestructura.

- Complementar la dotación infraestructura básica.
- Impulsar el desarrollo de tecnologías alternativas para infraestructura pública.
- Estimular el uso de sistemas de captación de aguas pluviales para mitigar los efectos de las inundaciones y prevenir la escases de agua.
- Mejorar las condiciones físicas de la infraestructura vial del sector.
- Dar tratamiento a las aguas negras.

Equipamiento.

- Dotar de equipamientos básicos a la zona.
- Crear espacios públicos, de recreación y deporte.

Ambiental.

- Programa de limpieza y saneamiento de la zona.
- Promover el uso de tecnologías alternativas.
- Implementar un programa de arborización para la zona.
- Crear proyectos integrales en el margen de cuerpos de agua.
- Programa de mantenimiento y manejo de residuos y reciclaje.
- Determinar las zonas con mayor riesgo e implementar acciones para prevenir y mitigarlo.
- Crear áreas verdes en el sector.

Movilidad.

- Mejorar las condiciones físicas de las vialidades.

- Establecer una red vial que permita la movilidad interna.
- Crear andadores peatonales seguros.
- Realizar obras de banquetas para todo el sector.
- Establecer una red interna de ciclovías.
- Normar el uso de los distintos tipos de transporte individual.

Social.

- Establecer una planeación participativa para los proyectos de la zona.
- Impulsar la zona como un núcleo de desarrollo habitacional y turístico.
- Fortalecer la población local del sector para evitar la declinación de la zona.
- Apoyar programas de vivienda nueva y usada para pobladores.

Imagen Urbana.

- Impulsar programas de mejoramiento de barrios.
- Reubicar elementos de infraestructura, para que no intervengan con las fachadas y no representen peligro para las personas que transitan.
- Implementar programas de ordenación y mejoramiento de la imagen urbana.

Institucional.

- Gestionar los recursos para la ejecución de acciones y programas descritos.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.
- Impulsar programas de regulación del suelo para dar certeza jurídica.

13. Zona Nuevo Mazatlán.

Desarrollo Urbano.

- Implementación de instrumentos fiscales y legales para evitar la especulación del suelo en el sector.
- Ejecución de instrumentos para evitar la expansión territorial descontrolada.
- Establecer normas específicas para el tipo de vivienda de la zona, evitando el daño a los recursos naturales.
- Mantener bajas densidades en el sector.
- Establecer los usos necesarios para que el sector pueda dotarse de equipamientos y servicios necesarios.
- Permitir bajas densidades para minimizar el impacto ambiental.

Infraestructura.

- Introducir infraestructura necesaria para dotar de servicios a la zona.
- Establecer los instrumentos legales que permitan la introducción se servicios con apoyo del sector privado.
- Implementar tecnologías alternativas en la infraestructura residencial y pública.

Equipamiento.

- Dotar de equipamiento necesarios a la zona para evitar desplazamientos largos.
- Crear espacios públicos y áreas verdes según lo marcado en normas internacionales.
- Crear un sistema de corredores verdes.

Ambiental.

- Establecer normatividad para evitar un alto impacto a los recursos ambientales del sector.
- Definir las zonas de mayor riesgo para prohibir la urbanización en ellas.
- Arborizar correctamente el sector.
- Establecer programas de reciclaje y manejo correcto de residuos, para zonas de alto valor ambiental.

- Permitir la suficiente permeabilidad de las áreas libres.
- Impulsar la utilización de materiales amables con el medio ambiente.

Movilidad.

- Establecer una red vial eficiente para conectar la zona con el resto de la ciudad.
- Establecer las condiciones físicas para la utilización de transportes alternativos.
- Creación de un sistema de ciclovías para el sector.

Social.

- Implementar instrumentos que permitan la colaboración del sector privado y social en la consolidación del sector.
- Establecer la planeación participativa en la zona.
- Promover la construcción de vivienda de distintos estratos sociales.

Imagen Urbana.

- Reglamentar los materiales utilizados en la zona para que establecer un equilibrio con el paisaje.
- Conservar las condiciones naturales del paisaje en los proyectos de comercio y servicios.
- Estimular una cultura de la población alterna a la del uso del automóvil.

Institucional.

- Implementar los instrumentos necesarios para la ordenación del suelo evitando la especulación.
- Normar los plazos para la urbanización de la zona.
- Realizar ajustes a la legislación municipal y gestionar la del nivel estatal para hacer uso de los instrumentos jurídicos, legales y urbanos.
- Publicar la información correspondiente a los programas, proyectos y acciones de esta zona, al público general.

Recuperación de mercados.

Dotar de infraestructura necesaria para su óptima operación a cada uno de los mercados públicos en la ciudad, además de determinar zonas factibles e impulsar la construcción de nuevos equipamientos.

La recuperación se podrá hacer por medio de trabajo consensado, en la que tanto locatarios como municipio aporte el capital que permita realizar las obras necesarias; así mismo gestionar recursos de otros niveles de gobierno. Brindas la posibilidad de diversificar productos que sean más rentables para los comerciantes.

El proyecto de recuperación se dará en los siguientes mercados:

1. José María Pino Suárez.
2. Juan Carrasco.
3. Miguel Hidalgo.
4. Adolfo López Mateos.
5. El Conchi.
6. Flores Magón.

Mejoramiento de barrios.

Mejorar las condiciones de la vivienda e infraestructura, además de dotar a los barrios de equipamiento, pavimentación, banquetas, arborización, espacios públicos, parques, priorizando las zonas marginadas en la ciudad.

Para ello, la sectorización realizada para complementar el ordenamiento en las zonificaciones, define los requerimientos por sector.

Como parte esta estrategia se establece la propuesta territorial por medio de la Zonificación Primaria, misma que refleja los planteamientos anteriores y la política general del presente plan de un “Crecimiento Inteligente”, mediante la sectorización de las áreas de crecimiento y sus respectivas etapas.

Regularización de la tenencia de la tierra.

Regularizar la tenencia de la tierra en zonas que se encuentren ocupadas o las consideradas como urbanizables, las cuales serán sujetas de dotación de servicios básicos, de tal manera que se incluya en el proceso de urbanización.

Además, erradicar el fenómeno de invasión – regularización, ubicadas en zonas vulnerables no aptas para el desarrollo urbano, para evitar la irregularidad de nuevos asentamientos.

Estrategia de Movilidad.

Será fundamental para los procesos de la ciudad, la elaboración de un Plan de Movilidad Integral que se encargará de dar respuesta a una mejor fluidez del parque vehicular, reordenar el transporte de acuerdo a su modalidad y a la vez, establecer las condiciones para el impulso de un Sistema Integral de Transporte público.

Impulso de un Sistema Integral de Transporte Público.

El Plan Director de Desarrollo Urbano para la Ciudad de Mazatlán retoma los planteamientos generales que hace el Programa Municipal de desarrollo Urbano de Mazatlán en cuanto a movilidad. No obstante en este documento se incluye una propuesta:

a) Establecer una nueva estructura organizacional y conceptual para los concesionarios que les resulte atractiva, sea viable financieramente y permita una mejora general de la movilidad para los habitantes de la ciudad. Lo anterior supone una nueva organización institucional, nuevas reglas para el funcionamiento que deberán acordarse entre los sectores y ofrezcan certidumbre a gobierno, concesionarios y sobre todo, a los usuarios.

b) Contar con un nuevo marco regulatorio como mecanismo para implementar la modernización del transporte, en él se deben prever facilidades para los prestadores del servicio y pasen de la figura del concesionario al de empresario.

c) Diseño operacional y de infraestructura basado en corredores de alta movilidad con sistemas de transporte público masivo (BRT) que sirvan como ejes de articulación del sistema de movilidad de la ciudad. En este modelo deberán establecerse:

- Infraestructura física con carriles segregados o carriles solo-bus predominantemente en el carril central; existencia de una red integrada de rutas y corredores; estaciones mejoradas que son convenientes, cómodas y seguras; estaciones que dan acceso a nivel entre la plataforma y el piso del vehículo; estaciones especiales y terminales que facilitan la integración física fácil entre rutas troncales, servicios de alimentación y otros sistemas de transporte masivo (si aplica); mejoras del espacio físico circundante.
- Operaciones: servicio frecuente y rápido entre orígenes y destinos; capacidad amplia para demanda de pasajeros a lo largo de los corredores; abordaje y desembarque rápido de pasajeros; cobro y verificación de la tarifa antes de abordar; integración de tarifa entre rutas, corredores y servicios alimentadores.
- Estructura de negocios e institucional. Entrada al sistema restringida a operadores prescritos bajo un negocio y estructura administrativa reformada; procesos licitados competitivamente y totalmente transparentes para adjudicación de contratos y concesiones; gestión eficiente que resulta en la eliminación o minimización de subsidios del sector público hacia la operación del sistema; sistema de recaudo de la tarifa operado y gestionado independientemente; seguimiento del control de calidad por parte de una entidad o agencia.
- Tecnologías de vehículos de bajas emisiones, bajo ruido. Si el cobro y verificación se hacen en el vehículo deberá hacerse de manera

automática; gestión del sistema a través de un centro de control centralizado, utilizando aplicaciones de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) tales como localización automática de vehículos; prioridad semafórica o separación de nivel en intersecciones.

- Mercadeo y servicio al cliente. Identidad distintiva para el sistema; excelencia en servicio al cliente y provisión de facilidades clave para los usuarios; facilidad de acceso entre sistema y otras opciones de movilidad (tales como personas a pie, bicicletas, taxis, transporte colectivo, vehículos motorizados privados, etc.); infraestructura especial para facilitar el acceso a grupos en desventaja física, tales como niños, personas de la tercera edad y los discapacitados físicamente así como mapas de rutas, señalización y/o pantallas de información en tiempo real claros que son localizados de manera visible dentro de estaciones y/o vehículos.

El Plan Director de Desarrollo Urbano para la Ciudad de Mazatlán propone seguir una estrategia que a corto plazo enfoque sus esfuerzos en crear la estructura organizacional, la infraestructura y operación al menos de un primer corredor troncal de transporte.

Corredores troncales de transporte público masivo.

Para determinar los corredores troncales de transporte público se deberá elaborar un Programa de Movilidad para la ciudad de Mazatlán que precise las medidas propuestas en cuanto a Estructura de Negocio, Organización Institucional, Diseño Operacional, Tipo de Infraestructura y la Planeación Físico Territorial.

Con base en el Plan se deberá elaborar un proyecto ejecutivo para el primer corredor de alta movilidad. No obstante se hace una propuesta preliminar en donde los corredores Troncales de Transporte Público Masivo podrían ubicarse en las vialidades:

- Av. Juan Carrasco con Av. Gutiérrez Nájera – Av. Ejército Mexicano – Av. Adolfo López Mateos – Carretera Internacional México 15 Mazatlán-Culiacán;
- Av. Luís Donaldo Colosio con Carretera Internacional México 15 Mazatlán-Culiacán – Av. Bahía de Puerto Viejo – Carretera Internacional México 15 Mazatlán-Tepic;
- Av. Gabriel Leyva con Av. Gutiérrez Nájera – Carretera Internacional México 15 Mazatlán-Tepic.

Como segundos corredores en importancia se establecen:

- Av. Paseo del Centenario con José López Camarena e Hilario Rodríguez Malpica – Av. Paseo Olas Altas – Av. Paseo Claussen – Av. Del Mar – Av. Camarón Sábalo – Av. Marina Mazatlán – Av. Sábalo Cerritos con Acceso número 6;
- Av. Insurgentes con Av. Del Mar – Av. Internacional y/o Alejandro Ríos Espinoza con Av. Gabriel Leyva;
- Av. Rafael Buelna con Av. Del Mar y Av. Camarón Sábalo – Av. Rafael Buelna con Av. Adolfo López Mateos y Carretera Internacional México 15 Mazatlán-Culiacán;
- Av. Circunvalación con Av. Gabriel Leyva – Av. Juan Pablo II – Av. Múnich 72 con Av. Jacarandas;
- Av. Manuel Clouthier con Libramiento Luís Donaldo Colosio y Av. Bahía de Puerto Viejo – Av. Manuel Clouthier con Av. Del Arroyo.
- Libramiento Óscar Pérez Escobosa con Av. Manuel Clouthier – Av. Paseo del Atlántico con Av. Marina Mazatlán.

Rutas alimentadoras, estaciones de transferencia.

La red integrada de transporte debe considerar dentro de su funcionamiento a todos los sistemas de transporte de la ciudad. Es necesaria la creación de nodos de integración o estaciones de transferencia a través de las cuales los usuarios del transporte público puedan transbordar de una ruta a otra pero también puedan

alternar con diversas formas de movilidad, como el auto y la bicicleta, para realizar su trayecto total de manera cómoda, eficiente y segura. Sería ideal que se desarrolle una red de ciclovías que comunique las viviendas y los sitios de deseo de viaje con las estaciones de transferencia.

Por otra parte los nodos representan una oportunidad de estructuración funcional de la ciudad con la concentración de comercios, servicios y vivienda de alta densidad, y también, un excelente camino para el financiamiento de las obras del sistema de transporte público, a través de la venta de suelo o de inmuebles valorizados el desarrollo del sistema.

No todas las estaciones deberán contar con todas las facilidades. La presencia, características y dimensión de las facilidades de transferencia y de la propia estación deberán establecerse en los propios estudios.

Las estaciones de transferencia deberán incluir además los servicios de intercambios entre sistemas de transporte, como sería, corredores, áreas de espera, paraderos y estacionamientos de autos particulares y de bicicletas, áreas comerciales y de servicios, así como área de sanitarios no gratuitos.

Las estaciones pueden ser municipales pero otorgadas en concesión o pueden ser totalmente privadas (ver Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mazatlán 2013-2020). En este último caso, que supone la enajenación de lotes o locales, se cobrará el 80% de la valorización que obtenga el suelo por la habilitación de la estación y como resultado del otorgamiento de derechos de desarrollo que se hará a los predios; en el caso de que la estación forme parte del patrimonio del municipio o del fideicomiso y se otorgue a particulares en arrendamiento, una parte significativa de los alquileres deberá usarse para apoyar financieramente la operación del corredor al que pertenecen.

Movilidad no motorizada (ciclovías).

La movilidad es parte fundamental en una ciudad y como tal es preciso contar con vías de comunicación adecuadas para que la ciudad se desenvuelva de forma

óptima. Aunado a esto el hecho de impactar en diferentes ámbitos de la ciudad como la imagen urbana, el medio ambiente y la salud de sus habitantes.

Se propone un diseño de vías alternas y seguras que permitan el traslado de un lugar a otro de la ciudad, promoviendo el uso de transporte ligero, solucionando problemas de movilidad y contaminación.

Calles completas (banquetas anchas).

Implementación de un programa de mejoramiento y dignificación de los andadores peatonales en toda la ciudad. Este deberá realizarse posterior a un estudio sectorial de las condiciones actuales de las banquetas en cada área, para determinar el tipo de intervención necesario.

Este proyecto contempla calles diseñadas y operadas para permitir el acceso seguro para todos los usuarios. Peatones, ciclistras, motoristas y usuarios de transporte público de todas las edades y habilidades pueden moverse por y a través de una calle completa. Las calles completas son fáciles para cruzar la calle, caminar a las tiendas y andar en bicicleta al trabajo. Permite que los autobuses corran a tiempo y que sea seguro para que la gente camine.

Aunque cada calle es única y responde aun contexto distinto, una calle completa debe de incluir: aceras, ciclovías (o acotamientos anchos pavimentados), carril para autobuses, paradas cómodas y accesibles de transporte público,

oportunidades frecuentes y seguras para cruzar, señales accesibles para peatones, extensiones de banqueta y más.

Una calle completa es segura, amplia, con sombra, cómoda y conveniente para el traslado a pie, en bicicleta, automóvil, y en transporte público, independientemente de la edad, habilidad o capacidad de las personas.

Para la ejecución de las obras de rehabilitación o generación de las mismas, se necesitará la coordinación de distintas instancias responsables de la infraestructura y obras públicas en la ciudad. A la par, deberá crearse un reglamento específico para calles completas, o bien, actualizar la normatividad al respecto en el actual Reglamento de Construcción de la ciudad, para garantizar el libre acceso en estas vías.

Programa de estacionamientos públicos.

Resulta necesario un programa de ordenamiento de estacionamientos en vía pública y regulación del servicio de estacionamientos públicos en zonas estratégicas de la ciudad, en donde la concentración de equipamiento y servicios llega a tornarse como un problema debido al alta tasa vehicular. De igual forma, el programa deberá contemplar una estrategia de estacionamientos que permita ofrecer una opción alternativa de movilidad a los visitantes dentro de la Zonba Dorada, como del Centro Histórico.

Este programa de estacionamiento contará con un sistema de servicio de transportación a hoteles, esto para que las zonas no se saturen vehiculamente.

El sistema de la Zona Dorada contará con un total de seis estacionamientos certificados (para su ubicación observar el plano anexo PE03 y PE06). Estos estacionamientos tendrán servicio de transporte a los diferentes hoteles de la zona, para que los visitantes puedan acceder a la ciudad más cómodamente y sin ningún tipo de conflicto vial.

El sistema de estacionamiento certificado también se aplica para la zona del Centro Histórico, donde se tendrá servicio de resguardo total de los vehículos, haciéndose responsable a las autoridades encargadas de cada uno de los edificios.

Para la realización del sistema de estacionamiento certificado es necesaria la realización de un Reglamento de Estacionamiento Público para el Municipio de Mazatlán, en donde se especificará técnica y normativamente las reglas de uso, diseño y operación de los mismos.

Programa de nomenclatura y señalización.

Se establecerá un programa que facilite la movilidad en la ciudad por medio de la señalización horizontal y vertical de los principales corredores de la ciudad, así como la instalación de nomenclatura en las todas vialidades de la ciudad.

A la par de esta estrategia, se deberá implementar un programa de instalación y mejoramiento del mobiliario urbano en los principales corredores, enfatizando los proyectados como corredores de transporte.

Estrategia de Medio Ambiente.

El Plan Director de Desarrollo Urbano para la Ciudad de Mazatlán en congruencia con las propuestas del Programa Municipal de Desarrollo Urbano las asume y agrega estrategias de escala urbana.

Áreas de protección y conservación ecológica.

En el municipio de Mazatlán, especialmente en la zona costera, se localizan ecosistemas de alto valor ambiental, muy frágiles y que están siendo aprovechados económicamente, ya sea para pesca o para turismo, o bien, se encuentran en peligro por la actividad portuaria, industrial y por el propio desarrollo de la ciudad, en particular debido a las descargas de aguas residuales sin tratamiento de algunos asentamientos irregulares.

Por lo anterior una de las estrategias centrales en esta materia será la gestión de las declaratorias de Área Natural Protegida para los cuerpos de agua de la Laguna El Camarón, Arroyo Jabalines, Estero El Infiernillo, Estero de Urías y La Sirena; lo que permitirá contar con instrumentos legales para su protección.

Protección de la parte sur del estero de Urías.

El Estero de Urías sufre una problemática particular debido a una serie de actividades que se desarrollan en su contexto, tales como la actividad portuaria e industrial, entre ellas la presencia de la termoeléctrica y la terminal de Petróleos Mexicanos -PEMEX- aunado a esto, las descargas de los campos acuícolas en la parte sur, además el peligro de afectaciones va en aumento con el proyecto de ampliación del puerto, el desarrollo del Corredor Industrial Mazatlán – Villa Unión, el desarrollo turístico de la Isla de la Piedra y para finalizar las descargas urbanas.

Por lo anterior, se deben conservar las superficies de extensiones de manglares hacia el sur a partir de las instalaciones de la termoeléctrica José Aceves Pozos y hasta los límites de las instalaciones de acuacultura y una zona de amortiguamiento y restauración alrededor de la zona de conservación.

Por ello la parte sur del estero de Urías se establece como Área Natural Protegida con restricción total excepto para recorridos turísticos y educativos.

Restauración y protección del estero El Infiernillo y el Arroyo Jabalines.

A pesar del importante papel que juega el estero en el sistema hidrológico del arroyo Jabalines, ha existido un enorme descuido que aumenta el peligro de inundaciones por lo que toda la ribera del estero y del río queda restringida al desarrollo urbano, para convertirse en espacios públicos, con las siguientes posibilidades de aprovechamiento: recreación, áreas verdes y áreas de preservación natural.

Como subestrategia para la protección a la expansión de asentamientos irregulares del estero El Infiernillo se construirá un espacio público lineal con áreas verdes, ciclovías y parques urbanos.

La subestrategia prevé la reubicación de las familias que aún no se han regularizado de acuerdo a lo que establece la estrategia.

Otra subestrategia es el dragado y la ampliación de la boca del estero con la construcción de un puente vehicular en los términos que tiene planteados la Coordinación General de Proyectos Estratégicos del Gobierno del Estado. Con estas medidas se espera reducir el peligro por inundaciones y los niveles de contaminación del cuerpo de agua.

También se propone la elaboración de un estudio de hidráulica del arroyo Jabalines para determinar la conveniencia de rectificar y revestir el canal principal y los afluentes del arroyo, así como para definir el papel que juegan los relictos de las comunidades de mangle.

Protección de la Laguna del Camarón.

Se trata de otro cuerpo de agua amenazado por el desarrollo urbano, por lo que los predios no desarrollados adyacentes a la laguna del Camarón serán establecidos como parque urbano municipal para ampliar el Bosque de la Ciudad.

A través de un esquema de polígono de actuación se podrán conceder derechos de aprovechamiento compatibles con el fin público y ambiental de la declaración de parque urbano a los propietarios legítimos de los predios afectados.

El parque urbano destinará una proporción a la preservación del cocodrilo y de los mapaches que viven en las riberas de la laguna.

Mejora del tratamiento de agua en la planta El Crestón.

De acuerdo a lo establecido por la Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán -JUMAPAM- y a la normatividad de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales -SEMARNAT-, se cuentan con 2 manifestaciones de impacto ambiental, de proyectos locales, y es por lo cual se requiere de mayor atención a las instalaciones de la Planta El Crestón.

Con base en lineamientos tecnológicos, los sistemas idóneos de tratamiento para aguas de origen doméstico son los secundarios, es decir, reactores biológicos de lodos activados que debe incorporar un digestor aerobio para estabilización de lodos descartados. Por una parte, el reactor biológico busca reducir la carga orgánica del influente, y el digestor, oxidar el tejido celular, hasta inactivar organismos patógenos, básicamente: hongos fitopatógenos, huevos de helmintos (gusanos) y coliformes fecales.

Debido a los cambios y proyectos de mejora de la planta habrán de ser prioritarias las acciones dirigidas a verificar la correcta operación del sistema de desinfección.

Inconvenientes de usar sistemas primarios en descargas cloacales:

- El componente orgánico soluble es alto en las aguas servidas y los sistemas primarios no son tan eficientes removiendo demanda bioquímica de oxígeno (DBO) en comparación con los biológicos.
- Los lodos de sistemas biológicos (biomasa) tienen mayor factibilidad de ser usados como mejoradores de suelo.
- Algunos procesos para estabilizar lodos de tratamientos primarios obliga a disponerlos en rellenos sanitarios.
- Un sistema biológico no incurre en gastos por concepto de productos químicos para realizar la floculación/coagulación.
- Las cifras de remoción de carga orgánica son mayores en los sistemas biológicos (90% a 95%) comparados con los primarios (50% a 60%).
- La generación de olores es sensiblemente menor en sistemas biológicos.
- Los lodos generados por sistemas a base de químicos habitualmente presentan problemas de septicidad, típicos de condiciones anaerobias.

Por todo lo anterior la opción de tratamiento y las recomendaciones generales se mencionan a continuación.

- Migrar la tecnología de primario avanzado a un sistema de lodo activado o secundario, que incluya un digestor aerobio de lodos.
- Reducir caudal que trata El Crestón mediante el desvío a otras estaciones, actuales o construidas ex profeso.
- Acciones preventivas para que las empresas instalen y operen correctamente trampas de sólidos y para grasas/aceites.
- Vigilar que se cumpla la normatividad de aquellas empresas que tienen condiciones particulares de descarga.
- Obtener calidad de agua que permita ser utilizada para riego ornamental.
- Aplicar tecnología de desinfección que garantice el tiempo adecuado de contacto con cloro.

Normatividad básica que puede ser aplicada:

- Descargas a cuerpos receptores y bienes nacionales se regulan por la NOM-001-ECOL-1996
- Instalaciones industriales, comerciales y de servicios, que vierten al sistema de alcantarillado se regulan por la NOM-002-SEMARNAT-1996
- Lodos y biosólidos. Especificaciones y límites máximos permisibles de contaminantes para su aprovechamiento y disposición final se regulan por la NOM-004-SEMARNAT- 2002.

Saneamiento de las aguas vertidas a los esteros de Urías y El Infiernillo.

Concluir el proyecto de la Planta de Tratamiento Urías, para asegurar que todas las descargas que se hagan hacia el estero consten de un previo tratamiento y cumplan con la normatividad básica señalada; de igual manera se incluye a las estaciones acuícolas; las harineras; los rastros; las colonias aledañas que se encuentran a lo largo del estero, tales como: La Sirena, 23 de Noviembre, Pino Suárez, Urías, Miguel Hidalgo, Quinta Chapalita y la Rafael Buelna entre otras; así mismo el Parque Industrial Alfredo V. Bonfil; la Central Termoeléctrica de la Comisión Federal de Electricidad que produce contaminación térmica. Por otra parte es necesario el clausurar los rastros clandestinos.

En cuanto al saneamiento de las aguas vertidas al Arroyo Jabalines y al Estero El Infiernillo, es de vital importancia tomar medidas equivalentes a lo establecido anteriormente para ambos casos, y como principal actor para regular tales medidas se designa al gobierno municipal, que deberá atender el problema de los vertidos contaminantes a los esteros a partir de la publicación del presente plan.

Arborización de la ciudad de Mazatlán.

Crear un programa de recuperación de la vegetación urbana en la ciudad, con el propósito de aumentar el espacio arborizado tanto en banquetas, como en plazas y jardines, de tal manera de propiciar una mejora ambiental. Este deberá contener un estudio sobre las especies de vegetación adecuadas para la región, así como las zonas factibles para esta intervención.

El programa deberá realizarse en corresponsabilidad con la sociedad civil para garantizar el mantenimiento y conservación de las áreas verdes.

Manejo de residuos sólidos.

Implementar una cultura de separación de desechos domésticos y de reciclaje de los mismos mediante programas ambientales en la materia para disminuir el impacto negativo y evitar problemas de salud pública, particularmente en aquellas zonas donde no existe un manejo adecuado de los residuos, ni se cuentan con depósitos de basura, ni servicio de recolección, evitando así la contaminación del agua, suelo y aire.

Mejoramiento en los servicios de agua, drenaje y alcantarillado.

Sustituir redes de instalaciones consideradas obsoletas, para mitigar fugas y optimizar el servicio. Esto dando prioridad a colonias de mayor antigüedad, donde las tuberías requieren de mayor atención.

Construir el sistema de drenaje pluvial.

Desarrollar y construir proyectos de drenaje pluvial, con la finalidad de disminuir los riesgos por inundación a los que se encuentran expuestas las zonas vulnerables de la ciudad.

Construcción del sistema de parques lineales.

Recuperación y adaptación de terrenos y vías que permitan la dotación de espacio público para convivencia y recreación. De manera que se cree a futuro, una red de espacios públicos conectados por medio de ciclovías que integren los diferentes sectores de la ciudad.

- Derecho de vía del ferrocarril.
- Libramiento Óscar Pérez Escobosa.
- Estero El Infiernillo y Arroyo Jabalines.
- Bosque de la Ciudad.

- Calle Ancla.

Generación y recuperación del espacio público.

Generar un conjunto de espacios públicos que satisfagan la necesidad de convivencia y recreación social y promuevan la identidad mazatleca; dirigido a ciertos sectores humanos y buscando atender principalmente las necesidades de niños, adultos mayores y gente con capacidades distintas. Así mismo, rehabilitar el equipamiento actual que se encuentra en mal estado en la ciudad.

De igual manera, se propone la creación de espacios públicos en zonas con potencial natural, como lo son:

- Estero El Infiernillo.
- Arroyo Jabalines.
- Laguna El Camarón.
- Parque Escollera.
- Plaza Mazatlán.

Programa de mitigación y prevención de riesgos.

- Implementar sistemas de alerta y comunicación a la población en riesgo, dotar de infraestructura y equipo necesario para las diferentes contingencias.
- Impartir cursos de capacitación para funcionarios públicos y población en general sobre la Cultura de la Reducción de Riesgos
- Mapa de peligro sísmico a detalle para la zona urbana de Mazatlán, con estudios de mecánica de suelos, comportamiento sísmico del substrato, aceleración del suelo y afectación de sitio sísmico.
- Regulación de la calidad de las construcciones civiles, donde se actualicen las normas de construcción para resistir sismos de magnitud 7 en la escala de Richter.
- Desarrollo de un plan de emergencia local enfocado en Tsunamis.

- Reconocimiento a obras de ingeniería civil capaz de resistir la embestida de un tsunami con una ola de 5m de altura.
- Proyecto de prevención de hundimientos. Recopilación de información de agrietamientos y fugas de agua en el subsuelo.
- Recubrimiento de perfiles, cauces y laderas.
- Perfilamiento y recubrimientos vegetales de las riberas de los cuerpos de agua principales y secundarios en delimitación con el área urbana colindante.
- Estrategias de concientización social, prevención y mitigación de riesgo.
    - Implementación de proceso de planeación participativa para determinar planes, estrategias de prevención y acciones puntuales para mitigación.
    - Sistema de información social para prevención oportuna de peligros.
- Señalización preventiva y restrictiva.
- Sistemas de aviso oportuno ante riesgo inminente.
- Acciones de intervención puntual urbana.

Estrategia de Impulso a la Vivienda.

Para resolver el problema de los asentamientos irregulares y en concordancia con el Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mazatlán se propone incentivar la promoción social de vivienda para las familias más pobres y aquéllas que no tienen acceso a los sistemas de crédito de los mercados formales. .

Los principios que rigen esta estrategia son: el reconocimiento de la eficacia o efectividad de los procesos de autoproducción de la vivienda; la eliminación de la ineficiencia de los mismos procesos derivadas de la irregularidad y su intermediarismo, de la falta de planeación urbana y de la falta de diseño arquitectónico, así como las deficiencias técnicas en la construcción; y el pago del suelo habilitado por parte de los ocupantes en condiciones realistas pero sin

concesiones al no pago. La orientación de este modelo de promoción de vivienda es la sustentabilidad, la seguridad y la legalidad.

Así la producción de la vivienda por este medio ofrecerá soluciones reales de vivienda a una importante parte de la sociedad que no tiene acceso en los esquema actuales pero que pagará por su vivienda, en esquemas realistas en lo financiero y lo administrativo, no se trata de un proceso gratuito, sino de un esfuerzo conjunto.

Elaboración de un programa de acceso legal al suelo.

El gobierno municipal de Mazatlán deberá promover la elaboración de un "Programa de Acceso al Suelo para la Producción de Vivienda Social". Con el objetivo de brindar alternativas de acceso a vivienda de la población de menos recursos, previniendo los posibles problemas de informalidad. Dicho programa deberá establecer los lineamientos y normas para su implementación de manera técnica y a su vez, practica para los beneficiarios.

Conformación de una reserva inicial restituible.

Se debe generar una oferta de suelo bien localizado y en condiciones de seguridad jurídica para grupos pobres en la zonas establecidas por el presente plan como zonas con potencial de reaprovechamiento o bien, como zonas de expansión. Con esto se garantiza que dicha reserva no atente contra el patrimonio ambiental de la ciudad, no se ubique en zonas de riesgo y se garantice una integración con el resto de la urbe a un costo razonable, lo cual puede hacerse a través de varios caminos de manera simultánea.

La ejecución de esta estrategia deberá incluir un programa de trabajo conjunto, con los propietarios del suelo en cuestión.

Por aportación inicial del Gobierno.

Se debe constituir una reserva inicial de suelo por parte del gobierno municipal o estatal. La recuperación de la inversión permitirá reiniciar otros polígonos de lotes

con servicios básicos para la vivienda de autoproducción, por lo que la inversión pública solo es inicial y se recuperarán los recursos para restituir la reserva e iniciar nuevos programas.

Por aportación del suelo por particulares.

La aportación de suelo por un particular puede ser resultado del pago de una contraprestación por el cambio de uso del suelo o el aumento de intensidades, así como parte de las exacciones que señale la legislación. Otra forma de compensación es la liberación de parte del suelo habilitado para su venta comercial, como en los sistemas de reajuste parcelario.

Esta aportación, podrá ser utilizada para constituir una reserva de suelo que responda a varias de las estrategias planteadas anteriormente o para la dotación de equipamiento necesario para la ciudad.

Por participación directa de inversionistas o propietarios.

Los inversionistas o propietarios podrán aportar el suelo y el financiamiento para la introducción de los servicios básicos, para la posterior venta de lotes a los colonos.

Pueden hacerse convenios con desarrolladores y constructores profesionales para llevar a cabo las diferentes etapas de la urbanización y eventualmente de los pies de casa. Este modelo no prevé la construcción de vivienda terminada, por el contrario, propone aprovechar la eficacia, demostrada por los procesos de producción de vivienda progresiva.

La urbanización podrá incluso ser progresiva para facilitar la implementación del sistema pero en las que el diseño ya contemple las necesidades futuras de ampliación de los servicios, para evitar altos costos de introducción o duplicación de obras como sucede en los asentamientos regularizados.

Polígonos de actuación para el desarrollo de vivienda.

Para la ejecución de un programa de vivienda para grupos desprotegidos puede utilizarse la figura de polígono de actuación conforme a lo previsto en el Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Mazatlán.

Financiamiento de la urbanización y venta de lotes a familias de bajos recursos.

La idea que se propone para dar acceso a las familias de bajos recursos no supone un subsidio, en todo caso apoyos para facilitar el diferimiento de los pagos.

El problema de pago de las familias que participan de los asentamientos irregulares es más de liquidez que de capacidad, lo que se resuelve generalmente en los largos plazos de los procesos de autoproducción.

De esta manera, es el propio gobierno municipal con apoyo de los programas federales existentes en la materia quien puede ofrecer el financiamiento para las obras de urbanización iniciales, recursos que serán recuperados con el pago de la venta de los lotes a los beneficiarios y con el aumento de la recaudación por impuesto predial solo como complemento.

También se puede prever la venta de lotes comerciales como mecanismo de financiamiento de la urbanización, siguiendo los modelos implícitos en la figura de Polígono de Actuación Concertada.

Eficiencia en el proceso de autoproducción de vivienda.

Para asegurar que el proceso de producción social de vivienda sea eficiente se deben de contemplar los siguientes aspectos:

Prototipo de vivienda.

Se elaborarán prototipos de vivienda progresiva a través de convenios de reciprocidad o concursos con las escuelas de arquitectura e ingeniería de las

universidades locales; de la misma manera, se ofrecerá asesoría técnica durante el proceso constructivo por medio de prestadores de servicios social.

Materiales de construcción.

Se crearán las condiciones para la venta consolidada de materiales como podría ser la concesión exclusiva o a través de convenio con proveedores para garantizar precios de mayores para el fraccionamiento que está en fase de producción aun cuando las compras sean al menudeo. Esta facilidad deberá mantenerse al menos 5 años a partir del inicio del fraccionamiento. Deberán establecerse las condiciones para que un grupo de vecinos pueda hacer acuerdo con proveedores de cemento y poder hacer uso de bombas para el colado de losas cuando un solo vecino no demande el total de material.

Sanciones.

Una vez implementado el programa de vivienda para grupos desprotegidos debería considerarse la sanción a los fraccionadores clandestinos e invasores. Así como a los funcionarios públicos encargados de vigilar el cumplimiento de la norma urbana, o los que realicen acciones, obras o disposiciones que contribuyan a crear expectativas o que contribuyan de hecho a la consolidación o formalización de los asentamientos irregulares.

Estrategia de Desarrollo Económico.

Este Plan, pretende resaltar las potencialidades económicas de la ciudad, mediante el conjunto de proyectos estratégicos que signifiquen un marketing urbano competitivo a nivel nacional, estableciendo vías para la promoción permanente de la ciudad como centro de negocios. Para ello, la estrategia económica para Mazatlán, se determina en función de las zonas urbanas concentradoras de actividades productivas de la ciudad, siendo estas:

Centro Histórico.

Consolidarlo como núcleo cultural, de comercio y servicio más importante de la ciudad, por medio del Plan Parcial del Centro Histórico.

Franja Turística-Comercial.

Fortalecer el área representada por la Zona Dorada y la franja costera, como principal atrayente de inversión y actividades turísticas de la región.

Corredores Urbanos.

Afianzar los corredores, como parte de la dinámica de comercio y servicios especializados en la ciudad; para ello se plantean las siguientes sub-estrategias:

Creación de PyMES en corredores urbanos.

Creación y fortalecimiento de las PyMES en corredores urbanos comerciales y de servicios, dando prioridad a las zonas donde se ubique la población de escasos recursos con la finalidad de generar más empleo.

Zona Portuaria.

Realizar proyectos complementarios que permitan la reactivación de la zona portuaria e industrial, como segunda actividad económica más importante de la ciudad. De ahí se desprenden los proyectos:

Nueva terminal ferrys - PEMEX.

Se tiene contemplado trasladar las instalaciones de Petróleos Mexicanos –PEMEX- y de transbordadores a los terrenos de la antigua termoeléctrica en donde se disponen de 22 hectáreas que actualmente no tienen ningún aprovechamiento.

Nueva terminal turística para cruceros.

Esta se localizará en la zona de La Puntilla con 6 posiciones de atraque, edificio terminal y un centro comercial. Si la construcción de esta terminal turística se concreta antes de 2013, deberá preverse un corredor turístico entre la terminal y la Plazuela Machado, con las siguientes características:

Facilidades de movilidad peatonal, por bicicleta y transporte público; orientación hacia actividades comerciales y de servicios turísticos; y con garantía de seguridad a lo largo del corredor para los visitantes.

Refugio para embarcaciones pesqueras en el Parque Bonfil II.

En el Parque Bonfil II (norte del Estero de Urías), con una dársena para maniobras.

Nueva terminal portuaria de usos múltiples.

Con una superficie de 400 hectáreas que serán resultado del relleno de la marisma adyacente a la Isla de La Piedra con material de los dragados requeridos para el canal de navegación de 3.2 kilómetros.

Puente vehicular portuario.

Obra para vincular las instalaciones de la nueva terminal portuaria que formará parte de la Isla de La Piedra y la Carretera Internacional México No. 15.

Línea de ferrocarril y puente.

Para superar el estero de Urías, desde la actual vía hasta el nuevo puerto.

Paso a desnivel Gabriel Leyva Solano.

Intervención que facilitara el flujo del transporte de carga proveniente del puerto hacia la salida sur sobre la Carretera Internacional México 15, de tal manera que no se mesclen los flujos vehiculares con los de carga para optimizar los traslados.

Facilitar la salida de transporte pesado del puerto de Mazatlán hacia la Carretera Internacional México 15.

Se hacen dos propuestas que deberán ser valoradas en detalle:

Propuesta 1. Par vial a la línea de ferrocarril salvando el estero Las Malvinas desde el recinto portuario, este proporcionará mayor fluidez a los transportes de carga que salen y entran al puerto. Esta vialidad permitirá mayor funcionalidad que beneficiará a los conductores de transporte, reducirá tiempos de traslado en las horas pico y se reducirá el tránsito de camiones de carga en la Av. Gabriel Leyva. Constará con dos sentidos de circulación y una longitud de 2.19 kilómetros la cual iniciará en Av. Gabriel Leyva con Av. Puerto de Veracruz siguiendo el derecho de vía, Calle Plan de San Luís y Bahía de La Paz y concluirá en la Carretera Federal 15 Mazatlán-Tepic.

Propuesta 2. Para agilizar la circulación vial desde el puerto sobre la Av. Gabriel Leyva se podrá construir un paso a desnivel superior que proporcionará mayor fluidez a los transportes de carga para salir del puerto. Esta vialidad tendrá inicio en Av. Gabriel Leyva con Calle Principal siguiendo por esta misma, Camino al Conchi hasta finalizar en el Libramiento Luís Donaldo Colosio con una longitud de 1.66 kilómetros.

Corredor turístico seguro.

Configurar el corredor turístico (Calle Ancla) entre las terminales marítimas hacia la Plazuela Machado, donde se deberá construir un corredor turístico peatonal diseñado para turistas y paseantes, en donde se incluyan ciclovías, comercio, mobiliario.

Desarrollo urbano Isla de la Piedra.

Se pretende dotar de todos los servicios y prepara la localidad y sus habitantes para aprovechar las oportunidades del desarrollo turístico de la Isla y de la construcción del nuevo puerto.

Desarrollo turístico residencial de la Isla de la Piedra.

Desarrollo turístico residencial de la Isla de la Piedra, en donde se combina la oportunidad de desarrollo con la fragilidad del ecosistema del estero de Urías, por lo que el desarrollo de esta área debe contemplar una zona de amortiguamiento en su parte nororiente frente a la ribera del estero. La ocupación del resto se deberá realizar con actividades de baja densidad y bajo impacto; además, de que este desarrollo debe también liberar recursos a favor del municipio para el financiamiento de obra pública como se plantea en los términos de referencia.

Corredor Mazatlán - Villa Unión.

La realización del Plan Parcial del Corredor Mazatlán-Villa Unión que potencie la vocación industrial de la zona, mediante una serie de instrumentos y proyectos que promuevan y faciliten la inversión en la zona.

Sin duda las obras de infraestructura carretera realizadas en los últimos años, son de especial importancia para la dinámica económica del puerto; sin embargo, solo será con el fortalecimiento de los sectores económicos de la ciudad como podrán potencializarse estos nuevos recursos.

Fomento de la ciudad como centro de negocios.

Elaborar un Programa de Fomento de la Ciudad de Mazatlán como Centro Regional de Negocios, para ello habrá que resaltar las potencialidades económicas de la ciudad y concretar éstas potencialidades mediante proyectos estratégicos que signifiquen un marketing urbano competitivo a nivel nacional, estableciendo vías para la promoción permanente de la ciudad como centro de negocios.

PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL.

Con base en lo planteado en el capítulo anterior y como resultado del diagnóstico del Plan Director de Desarrollo Urbano para la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa, es necesario puntualizar las intervenciones prioritarias en los distintos aspectos de la ciudad, ver *Anexo IV. Programación y Corresponsabilidad Sectorial.*

Usos de suelo.

- Regularizar el uso de suelo de tal manera que no se trasgredan el destino del suelo.
- Orientar el crecimiento urbano hacia zonas susceptibles de desarrollo, así como el aprovechamiento de lotes baldíos dentro zonas que se localicen dentro de la mancha urbana.

Infraestructura.

- Ampliar el sistema de la red de agua potable, drenaje sanitario y pluvial, de manera que cubra el total de la mancha urbana.
- Dotar de servicios básicos al total de la población, dando prioridad a zonas marginadas.
- Restauración de espacios tradicionales de intercambio económico, social y cultural (mercados municipales).

Movilidad.

- Implementar un sistema vial que en coordinación con el sistema de transporte público satisfaga las necesidades de la población a un costo accesible y sin exagerarlo.
- Implementar sistema alterno que compita con el automóvil (ciclovías y andadores peatonales) a fin de crear un sistema alternativo de desplazamiento para los habitantes en la ciudad.

- Desarrollar e impulsar el sistema de corredores urbanos por vialidades primarias y secundarias.

INSTRUMENTACIÓN, SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN Y RETROALIMENTACIÓN.

Crecimiento Urbano.

Zonificación primaria.

La **zonificación primaria** representa el primer nivel de clasificación del territorio, destinada a establecer orientaciones generales de ordenación, uso y gestión territorial. Puede definirse como la superficie ocupada por el área urbana actual, más las zonas previstas para crecimiento (que en conjunto establecen el límite de centro de población[28]), más las zonas protegidas. Lleva implícita una estructura urbana definida por las vialidades de acceso y las estructurales.

Tabla 34. **Zonificación Primaria.**

Zonificación Primaria	Área (ha)
Zona urbana consolidada.	**6,561.83**
Zona con potencial de desarrollo (Primera Prioridad).	**2,225.8**
Zona con potencial de crecimiento.	2,209.99
Zona con potencial de redesarrollo.	6.18
Zona con potencial de densificación.	9.63
Zona de crecimiento hacia el exterior.	**8,545.4**
Segunda prioridad.	1,618.1
Tercera prioridad.	6,927.3
Suelo no urbanizable.	**2,256.02**
Zona de riesgo.	1,613.66
Zonas de valor ambiental.	173.24
Plan Parcial.	469.12

Fuente: Elaboración propia.

[28] Definición según la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.

Zona Urbana Consolidada.

Esta clasificación la integra el suelo urbano existente, construido y consolidado que por sus características urbanas y sociales, así como por su dinámica no requiere de asignaciones específicas para el crecimiento, por lo que resulta neutra ante la zonificación primaria y solo estará afectada por la zonificación secundaria.

Zona con Potencial de Desarrollo. Primera prioridad.

Salvo que se señale lo contrario, las medidas dispuestas en este inciso no son de aplicación general sino que están restringidas a las áreas estipuladas en la zonificación primaria de este Plan Director de Desarrollo Urbano como zonas con potencial de reaprovechamiento en sus diversas modalidades:

- Potencial de Crecimiento. Son las áreas dentro de la ciudad, que cuentan con servicios o tienen la factibilidad de obtenerlos sin problemas; básicamente baldíos urbanos, predios cuyas construcciones representan menos del 25% del valor del terreno o con construcciones abandonadas; así como las áreas inmediatas a la mancha urbana actual, ya que cuentan con servicios o tienen la factibilidad de obtenerlos sin problemas, por lo que se consideran como el área de expansión de la ciudad en un corto plazo.
- Potencial de Redesarrollo. Estas se conforman por el conjunto de inmuebles sin uso, debido al abandono o por el fin de su vida económica; cuentan con infraestructura básica, lo que les otorga condiciones óptimas para su demolición y nueva construcción.
- Potencial de Densificación. Son propiedades que no han concluido su vida económica, siguen prestando servicios pero por la infraestructura y servicios a los que tienen acceso son capaces de aumentar su densidad, sobre todo la habitacional.

Las normas complementarias de la zonificación primaria que se describen en los instrumentos, operarán como una zonificación sobrepuesta, es decir, no remplazan las disposiciones establecidas por la zonificación secundaria del Plan

Director de Desarrollo Urbano en vigor, sino que, en caso de convergencia en algún aspecto, las normas de la zonificación primaria modificarán a aquéllas.

El polígono determinado como Centro Histórico del cual se propone la elaboración del Plan Parical de Desarrollo Urbano será considerado dentro de la Zona con Potencial de Desarrollo de Primera Prioridad.

Paquete de incentivos para la Zona con Potencial de Desarrollo de Primera Prioridad.

- Incentivos sujetos a la elaboración y aprobación de la reglamentación específica.
- Incentivos sujetos a modificaciones de leyes y reglamentos de nivel municipal y estatal.

Incentivos a la construcción de vivienda nueva de nivel medio de predios baldíos o subutilizados en la zona con potencial de reaprovechamiento.

- Para la construcción de vivienda en predios baldíos o subutilizados que se desarrollen durante los primeros dos años después de la publicación del presente Plan en la zonas con potencial de reaprovechamiento gozarán de los siguientes incentivos:
  - Descuento del 90% del pago del impuesto predial por dos años a partir del inicio de las obras.
  - Descuento del 40% del impuesto sobre adquisición de inmuebles para los inversionistas que adquieran suelo para su desarrollo en un periodo menor a 180 días entre la compra del terreno y el inicio de las obras.
  - Descuento del 30% de los derechos por supervisión de fraccionamientos urbanos.
  - Descuento del 30% de los derechos por asignación de número oficial.
  - Descuento del 40% de los derechos por expedición de la licencia de construcción.

- Aplicará el programa de apoyo de Certificado de Promoción Fiscal para el Estado de Sinaloa –CEPROFIES– de acuerdo a sus propios requisitos y lineamientos.

Incentivos administrativos a la rehabilitación de vivienda y construcción de vivienda de interés social y popular en la zona con potencial de reaprovechamiento.

La promoción de vivienda de interés social[29]en la zona con potencial de reaprovechamiento representa una de las medidas centrales del espíritu del plan, ya que por un lado, es parte del mecanismo de reorientación del crecimiento para lograr una ocupación eficiente, pero también es una forma de hacer realidad el principio de equidad que se presentan en la mayoría de los planes y programas de nivel superior así como en los lineamientos de política de los tres órdenes de gobierno. Por ello.

- Se ofrecerán incentivos especiales a la inversión en vivienda de interés social en cualquier lugar de la zona con potencial de reaprovechamiento:
  - El gobierno municipal a través de la Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra del Municipio de Mazatlán establecerá un catálogo de prototipos de vivienda vertical pre-autorizados. Se podrá invitar a particulares, asociaciones civiles e instituciones académicas a aportar este tipo de proyectos.
  - Descuento de pago de impuesto predial será de 90% por cuatro años a partir del inicio de las obras.
  - Descuento del 80% del impuesto sobre adquisición de inmuebles para los inversionistas que adquieran suelo para su desarrollo en un periodo menor a 180 días entre la compra del terreno y el inicio de las obras.
  - Descuento del 60% de los derechos por supervisión de fraccionamientos urbanos
  - Descuento del 60% de los derechos por asignación de número oficial

[29] El valor de la vivienda de interés social es la suma que resulta de multiplicar por quince el salario mínimo general vigente elevado al año o el que acuerde el Comité Técnico de Vivienda que al efecto instituya el gobierno del estado, en la actualidad es aproximadamente de $ 324,000.00.

- Descuento del 80% de los derechos por expedición de la licencia de construcción sea ésta nueva, reconstrucción o remodelación.
- Descuento del 50% en la primera prórroga de la licencia de construcción.
- Los adquirentes de estas viviendas estarán exentos del impuesto por adquisición de inmuebles.
- Exención de áreas de donación.
- Aplicará el programa de apoyo de Certificado de Promoción Fiscal para el Estado de Sinaloa –CEPROFIES– de acuerdo a sus propios requisitos y lineamientos.

Incentivos para la vivienda de valor histórico y/o artístico.

- Se ofrecerán incentivos para la construcción, remodelación y rehabilitación de vivienda con valor histórico y/o artístico dentro de la estructura urbana de la ciudad:
  - Descuento de pago de impuesto predial será de 90% por dos años a partir del inicio de las obras.
  - Descuento del 40% del impuesto sobre adquisición de inmuebles para los inversionistas que adquieran suelo para su desarrollo en un periodo menor a 180 días entre la compra del terreno y el inicio de las obras.
  - Descuento del 30% de los derechos por supervisión de fraccionamientos urbanos
  - Descuento del 3% de los derechos por asignación de número oficial
  - Descuento del 40% de los derechos por expedición de la licencia de construcción sea ésta nueva, reconstrucción o remodelación.
  - Exención de cajones de estacionamiento si se encuentra a menos de 500 metros de un corredor de transporte de alta movilidad con carriles confinados.
  - Los adquirentes de estas viviendas estarán exentos del impuesto por adquisición de inmuebles.
  - Exención de áreas de donación.

- Aplicará el programa de apoyo de Certificado de Promoción Fiscal para el Estado de Sinaloa –CEPROFIES– de acuerdo a sus propios requisitos y lineamientos.

Incumplimiento de acuerdos.

- Para ser beneficiario de los estímulos descritos en los apartados anteriores se deberá firmar un acuerdo con el gobierno municipal, cuyo incumplimiento en los desarrollos previstos en el estímulo por parte del beneficiario lo harán merecedor del pago de todos los beneficios recibidos, más los recargos y multas de un tanto del beneficio según lo señala la Ley de Hacienda Municipal del Estado de Sinaloa en su Artículo 97.

Paquete de desincentivos para la Zona con Potencial de Desarrollo de Primera Prioridad.

- Incentivos sujetos a la elaboración y aprobación de la reglamentación específica.
- Incentivos sujetos a modificaciones de leyes y reglamentos de nivel municipal y estatal.

Asignación de costos a predios baldíos (predios sin construcción).

Para evitar la retención de suelo sin aprovechamiento (predios baldíos) en zonas con infraestructura y que se encuentra clasificada como suelo urbano se deberá de:

- Imponer un gravamen al no aprovechamiento en la Ley de Hacienda que será cobrado anualmente junto con el impuesto predial. La tasa del gravamen será el 1% del valor catastral durante los primeros tres años y aumentará un punto porcentual cada año hasta alcanzar el 15% del valor catastral.
- Sujeto a reglamentación específica y modificaciones de leyes y reglamentos, así como de la aprobación por el H. Cabildo de Mazatlán.

Este gravamen se justifica como una forma de asignar los costos derivados del desperdicio de la inversión pública en infraestructura, equipamiento y sus respectivos mantenimientos, además de otros servicios públicos como seguridad.

- Todo el suelo que se ubique en el polígono urbano debe ser valuado y gravado con fines fiscales como suelo urbano a pesar de que no haya sido todavía desarrollado.

Asignación de costos a la subutilización de capital fijo urbano y la prestación de servicios.

Cuando los predios estando edificados sean inhabitables por abandono o ruina, cuando la construcción permanente sea inferior al 25% de la superficie total del predio o que el valor de la construcción represente menos del 30% del valor del terreno, se considerarán predios subutilizados y la propiedad será tratada como predio baldío, por lo que serán sujetas a:

- Un gravamen al no aprovechamiento en la Ley de Ingresos que será cobrado anualmente junto con el impuesto predial. La tasa del gravamen será el 1% del valor catastral durante los primeros tres años y aumentará un punto porcentual cada año hasta alcanzar el 10% del valor catastral.
- Sujeto a reglamentación específica y modificaciones de leyes y reglamentos, así como de la aprobación por el H. Cabildo de Mazatlán.

Este gravamen se justifica como una forma de asignar los costos derivados del desperdicio de la inversión pública en infraestructura, equipamiento y sus respectivos mantenimientos, además de otros servicios públicos como seguridad.

Instrumentos complementarios de la Zona con Potencial de Desarrollo de Primera Prioridad.

Capacidades de Promoción de Desarrollo de la Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra.

- Se le otorgarán capacidades especiales a la Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra del Municipio de Mazatlán para promover proyectos de vivienda plurifamiliar de naturaleza vertical, de costo menor a 9,500 salarios mínimos diarios, así como vivienda en renta. Las funciones incluyen:
  - Promover el desarrollo de polígonos de actuación.
  - Promover proyectos de relotificación, renovación, nueva infraestructura urbana, vivienda y áreas comerciales e industriales.
  - Promover la inversión inmobiliaria en las zonas con potencial de reaprovechamiento de acuerdo a los fines establecidos en la zonificación primaria del presente Plan.
  - Realizar asociaciones con la iniciativa privada, asociaciones de propietarios y con grupos no gubernamentales procurando la existencia de intereses complementarios.
  - Gozar de amplia libertad para comprometer los esfuerzos del gobierno municipal en términos de la dotación de suelo, la creación de infraestructura y la agilización administrativa.
  - Podrá ofrecer un aumento del 25% del coeficiente de utilización del suelo, del 15% de aumento del coeficiente de ocupación del suelo y 30% de aumento de densidad en las zonas con potencial de reaprovechamiento sin costo para el desarrollador por el aumento de los derechos de desarrollo, salvo que alguna de las instancias que deben omitir opinión técnica en el procedimiento de cambio de uso del suelo fundamente razones técnicas de peso para no otorgar dichos aumentos.

- Establecer un sistema de oferta integral para las empresas que estimule su participación en proyectos de alto rendimiento como compensación a proyectos de bajo rendimiento o incluso deficitarios (oferta globalizada).
- Organizar la participación de los propietarios del suelo como socios de los programas de desarrollo y mejoramiento en el esquema de rendimiento medio o a través de polígonos de actuación.

- Administrará el catálogo de prototipos de edificios de vivienda pre-autorizados que facilitarán los trámites y reducirán los tiempos de autorización.

Polígonos de Actuación para las Zonas con Potencial de Reaprovechamiento.

- El reaprovechamiento de la ciudad podrá implementarse a través de la figura de polígono de actuación, ya sea porque el Plan así lo establece o por solicitud de los propietarios de al menos el 70% de la superficie del polígono, según las normas complementarias para la definición, aprobación y diseño de un polígono de actuación (ver Anexo V. Polígonos de Actuación).

Los polígonos de actuación para el reaprovechamiento, además de los lineamientos que deben cumplir cualquier polígono deberá:

- Incluir al menos el 50% de la superficie construida destinada a vivienda.
- Deberán ser proyectos mixtos, que incluyan vivienda, comercio y servicios.
- Preferentemente deberán aprovechar como mínimo el coeficiente de utilización que el Plan Director señala para la zona del polígono.
- Los inmuebles del polígono de actuación podrán ser beneficiario de los estímulos descritos en los apartados anteriores de acuerdo a las características individuales de cada inmueble desarrollado en el polígono.
- Las entidades (Comité Técnico) que deberán autorizar y supervisar la ejecución de los polígonos de actuación serán las mismas que participan en la modificación de los derechos de desarrollo (cambio de uso del suelo y/o

de intensidad) toda vez que un polígono de actuación implica un cambio al Plan Director de Desarrollo Urbano vigente. Estas entidades serán: el Instituto Municipal de Planeación de Mazatlán, quien encabezará la entidad, con la participación de las autoridades de medio ambiente; agua potable y alcantarillado (JUMAPAM); y en transporte a través de la Dirección de Vialidad y Transportes del estado de Sinaloa.

Normas y facilidades de construcción para densificar (Corazones de manzana, espacios abiertos).

- Los proyectos de renovación o ampliación de inmuebles en la zona con potencial de reaprovechamiento que tengan como objetivo ampliar la densidad habitacional de los inmuebles podrán disfrutar de los mismos incentivos descritos en los apartados anteriores de acuerdo a las características de las ampliaciones efectuadas.
- La Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra del Municipio de Mazatlán podrá autorizar las ampliaciones cuando el producto final no sobrepase los parámetros señalados en el Plan Director de Desarrollo Urbano en un 25% para el coeficiente de utilización del suelo y/o un 15% de aumento del coeficiente de ocupación del suelo y/o un 30% de aumento de densidad.
- Si estos parámetros se sobrepasaran tendrá que hacerse en trámite de cambio de uso del suelo o intensidad en los términos descritos en el presente plan.
- La Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra del Municipio de Mazatlán tendrá como una de sus funciones asesorar a los propietarios que deseen hacer ampliaciones a sus inmuebles con fines de densificación habitacional.

Normas de diseño.

Para evitar la fragmentación:

- No deberá segmentar ninguna vialidad principal.

- Deberán cumplir con los lineamientos en materia de equipamiento, infraestructura y vinculación con el entorno emitidos por la SEDESOL a que refiere el artículo 73 de la Ley de Vivienda.

Zona de Crecimiento hacia el Exterior. Segunda y tercera prioridad.

Se conforma por el suelo potencialmente urbanizable señalado en este plan adyacente a la mancha urbana. En la zonificación primaria se clasifica para su ocupación en el corto (2016), mediano (2022) y largo plazo (2040); sin embargo, quedarán sometidas a condiciones previas de desarrollo, garantías y prestaciones públicas que justifiquen dicho proceso urbanizable ante la consideración del Consejo Municipal de Desarrollo Urbano, Comités de Desarrollo y/o Planeación, H. Ayuntamiento y del Instituto Municipal de Planeación de Mazatlán.

Es suelo que gracias a sus características topográficas y localización en la ciudad, se les reconoce potencial para incorporarse a zonas urbanizadas, habiéndose antes previsto la instalación o complementación de la infraestructura mínima necesaria para su desarrollo.

Estas superficies estarán estrictamente reguladas por instrumentos de gestión y planeación derivados del presente plan, así como otros complementarios. El Área urbanizable condicionada tendrá distintos niveles de prioridad, para lograr una urbanización programada en plazos establecidos.

Normas de diseño.

Para evitar la fragmentación:

- El polígono del desarrollo deberá poder inscribirse plenamente en un cuadrilátero mínimo de 150 metros lineales de lado.
- No deberá segmentar ninguna vialidad principal.
- Deberán cumplir con los lineamientos en materia de equipamiento, infraestructura y vinculación con el entorno emitidos por la SEDESOL a que refiere el artículo 73 de la Ley de Vivienda.

- Las obras de infraestructura vial y de expansión de líneas de agua, drenaje y energía eléctrica serán responsabilidad de los particulares y sólo en corresponsabilidad con el Gobierno Municipal, cuando se trate de desarrollo ordenado a través de Polígonos de Actuación que signifiquen usos de suelo para una actividad productiva permanente y a largo plazo como ancla del desarrollo.

Programación de la Dosificación de suelo para la Expansión de la Ciudad.

Para el año 2020 se programa un crecimiento en la periferia adyacente de la ciudad de Mazatlán de 469.54 hectáreas.

Tabla 35. **Programación de Suelo para Expansión en la Ciudad de Mazatlán, 2020, 2030 y 2040.**

Etapa			Superficie (Ha)	Población Esperada	Plazo
Zona Urbana Consolidada	Primera Prioridad (Potencial de Reaprovechamiento)	Potencial de Crecimiento	2,209.99	52,587	Corto (2016)
		Potencial de Redesarrollo	6.18		
		Potencial de Densificación	9.63		
Zona Urbanizable	Segunda Prioridad		1,618.1	93,897	Mediano (2022)
	Tercera Prioridad		6,927.3	-	Largo (2040)

Fuente: Cálculos propios con información del capítulo de dosificación.

- Las obras de infraestructura vial y de expansión de líneas de agua, drenaje y energía eléctrica serán responsabilidad de los particulares y sólo en corresponsabilidad con el Gobierno Municipal, cuando se trate de desarrollo ordenado a través de Polígonos de Actuación que signifiquen usos de suelo

para una actividad productiva permanente y a largo plazo como ancla del desarrollo.

- Si el área del horizonte que se está desarrollando ha alcanzado el 70% de su superficie se podrá autorizar el desarrollo del siguiente horizonte sin las restricciones mencionadas en el siguiente inciso.
- Es preferible que el suelo previsto para los diferentes horizontes se incorpore en el orden planteado, sin embargo no será obligatorio, los propietarios que deseen desarrollar en el área de expansión en un horizonte más adelantado que el que corresponde tendrán las siguientes restricciones:
  - Solicitar autorización para el desarrollo adelantado según lo establecido para un cambio de uso de suelo ante la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable del municipio.
  - El gobierno municipal no tendrá obligación alguna en términos de dotar de infraestructura o equipamientos, por lo que la responsabilidad será totalmente del particular.
- Los desarrollos en el área de expansión podrán ejecutarse a través de la figura de polígono de actuación, situación en la cual se podrá incorporar hasta un 30% de superficie del horizonte siguiente.

Suelo no urbanizable. Zonas de Protección.

Es el territorio no apto para urbanización por sus condiciones físicas, de riesgo o bien de alto valor ambiental, así como zonas de importancia cultural. La política de aprovechamiento y utilización para estas zonas estará basada en las aptitudes de desarrollo con base a sus características naturales y culturales, y normadas según lo establecido en este plan, así como leyes y reglamentos complementarios.

- Para el caso de Planes Parciales se ratifican las normas y lineamientos dispuestos en los mismos.

- Las zonas de valor ambiental del municipio de Mazatlán estarán libres de cualquier gravamen.
- Zonas de riesgo.

La violación a las restricciones de aprovechamiento de las áreas naturales protegidas del Municipio de Mazatlán serán sancionadas conforme a lo establecido por la Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Sinaloa (multa desde el equivalente a los 20 hasta 20,000 días de salario mínimo general vigente en la capital del estado; clausura temporal o definitiva, parcial o total; y/o arresto administrativo hasta por 36 horas). En caso de reincidencia, el monto de la multa podrá ser hasta por 2 veces el monto originalmente impuesto, sin exceder el doble del máximo permitido, así como la clausura definitiva.

Ordenamiento del Espacio Urbano.

Mejora de la estructura vial.

Para el mejoramiento de la estructura vial se propone la realización de un Plan Sectorial de Vialidades que tendrá como propósito, agilizar los viajes en la ciudad de manera eficiente y segura para distintos tipos de transporte que conviven diariamente en la ciudad, por lo que las secciones deberán cumplir con las siguientes especificaciones de acuerdo a su jerarquía (ver plano anexo PE03-A, PE03-B y PE03-C).

- Corredores.
    - Regional.
    - Costero.
    - Urbano.
        - Tipo A.
        - Tipo B.
- Vialidad Primaria.

- Vialidad Secundaria.

Corredor.

Son aquellos que tienen un origen y un destino distante, interconectadon localidades de importancia regional. Estos se dividen en regional, costeros y urbanos.

Acceso / Regional.

Este tipo de corredor se caracteriza por estar dedicada específicamente al tráfico de vehículos, sin admitir peatones; a este tipo de vialidades pertenecen los viaductos, anillos periféricos, etc. Los corredores de acceso controlado permiten la circulación de grandes volúmenes de vehículos a alta velocidad.

- Libramiento Mazatlán – Villa Unión.
- Carretera Habal – Cerritos.
- Carretera Internacional Mexico 15D a Culiacán.
- Carretera Internacional México 15 Norte – Libramiento Luís Donaldo Colosio – Blvd. Bahía de Puerto Viejo – Carretera Internacional México 15 Sur.

Las especificaciones geométricas y operacionales para nuevos corredores de acceso son las siguientes:

- Velocidad de circulación: 70 a 90 km/hr.
- Sección de derecho de vía: 40.00 a 90.00 m.
- Anchura de banqueta: 3.00 a 6.00 m.

Costero.

El corredor costero es aquel que recorre toda la ciudad al borde de la franja costera.

- Av. José López Camarena - Av. Paseo del Centenario - Av. Olas Altas - Av. Paseo Claussen - Av. Del Mar - Av. Camarón Sábalo - Av. Marina Mazatlán - Av. Sábalo Cerritos.

Urbano.

Este tipo se divide en tipo A y B.

Corredor Urbano Tipo A.

- Periférico Mazatlán.
- Carretera Internacional México 15 Norte - Av. Adolfo López Mateos - Av. Ejército Mexicano - Av. Juan Carrasco.
- Av. Insurgentes.
- Av. Juan Pablo II - Av. Múnich 72.
- Av. Santa Rosa.
- Av. Bicentenario - Av. De las Torres - Av. Antonio López Sáenz.
- Libramiento Óscar Pérez Escobosa.
- Av. Manuel Clouthier.
- Av. Dr. Carlos Canseco - Av. Del Delfín - Av. Mazatlán.

Corredor Urbano Tipo B.

- Av. Hilario Rodríguez Malpica.
- Av. Miguel Alemán.
- Av. Manuel Gutiérrez Nájera.
- Av. Rafael Buelna Tenorio – Av. Circunvalación.
- Av. Del Atlántico.

Vialidad Primaria.

Después de los corredores, sigue en jerarquía la vialidad primaria. La cual está constituida principalmente por las calzadas, avenidas y libramientos principales de la ciudad. Estas sirven para proporcionar fluidez al tránsito de paso y vinculan a

las calles secundarias y locales. En caso de estar contiguas a un corredor. La vialidad primaria se encarga de conectar a ella el tránsito pesado o de distribuirlo en la ciudad. Cuano no existen viaductos la vialidad primaria los suple y comunica a la ciudad con las carreteras rurales: asimismo se utiliza para viajes a distancias medias y sobre ellas se canaliza las principales líneas de transporte colectivo, las cuales pueden ser dobles o de un solo sentido.

- Av. Carnaval.
- Av. Aquiles Serdán.
- Av. Juan Carrasco.
- Av. Vía Zaragoza.
- Av. Rotarismo – Av. General Pesqueira.
- Av. Río Piaxtla – Av. Agustín Melgar.
- Av. Internacional.
- Av. Revolución.
- Av. De La Marina.
- Av. Francisco Solís – Av. Dr. Carlso Canseco.
- Av. Lomas de Mazatlán – Calle Conchita Sitrón – Calle Jesús Solórzano.
- Calle de La Tizona.
- Av. De las Torres y/o Del Delfín.
- Av. Pacífico.
- Libramiento Jacarandas.
- Av. Manuel Clouthier.
- Av. Bahía Acapulco.
- Av. De la Ladrillera.
- Av. Francisco González Bocanegra.

Las especificaciones geométricas y operacionales para las nuevas vialidades primarias son las siguientes:

- Velocidad de circulación: 50 a 70 km/hr.
- Sección de derecho de vía: 40.00 a 60.00 m.

- Anchura de banqueta: 3.00 m mínimo.

Vialidad Secundaria.

La vialidad secundaria sirve al tránsito interno de una zona o colonia, la cual conecta con una vialidad primaria. Se utiliza normalmente para viajes de paso de una colonia y para dar acceso a los predios. La diferencia específica para distinguir la vialidad primaria de la secundaria estriba en la longitud de los recorridos que se pueden realizar.

El papel más importante de la vialidad secundaria es permitir la circulación del transporte público y de carga que dan servicio directo a las zonas o colonias.

- Calle Constitución.
- Calle Belisario Domínguez.
- Calle Antonio Rosales.
- Calle Cruz Lizárraga – Calle Río Bravo – Calle Río Nazas.
- Calle Río Baluarte.
- Av. De los Deportes – Río Grijalva.
- Av. Reforma – Av. Leonismo Internacional.
- Calle Enrique Pérez Arce.
- Av. De las Américas.
- Av. José María Pino Suárez.
- Av. Bahía de Asunción.
- Av. Prados del Sol.
- Blvd. De la Pradera.
- Calle Genaro Estrada.
- Av. De los Delfines.
- Av. Francisco I. Madero – Av. Simón Jiménez.
- Av. El Walamo.
- Av. Camino de Jabalíes – El Guayabo y/o Arboleda – Habal.

- Santa Clara – Camino al Armadillo.
- Av. Genaro Estrada.
- Av. Del Arroyo.
- Av. Del Sol.
- Av. De la Luna.

Las especificaciones geométricas y operacionales para las nuevas vialidades secundarias son las siguientes:

- Velocidd de circulación: 30 a 50 km/hr.
- Sección de derecho de vía: 15.00 a 40.00 m.
- Anchura de banquetas: 2.00 m mínimo.

Las obras de infraestructura vial, deberán ser revisadas y planificadas mediante un comité municipal de infraestructura, el cual coordine a distintas instancias públicas que intervienen en el diseño y ejecución de las mismas. Así mismo este comité podrá gestionar los recursos necesarios para realizar las obras viales mediante programas públicos como:

- Los recursos de ramos administrativos o convenios de descentralización y reasignación, por medio del programa “Hábitat “en la rama de Mejoramiento del Entorno Urbano, con la posibilidad de financiamiento en corredores de transporte y movilidad urbana.
- Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN), realiza inversiones y otorga apoyos recuperables o contrata garantías a proyectos financieramente viables.
- Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM), otorga apoyos financieros para la realización de proyectos de transporte urbano masivo con alta rentabilidad social.
- BANOBRAS brinda apoyos en las obras:
    - Construcción y mejoramiento de vialidades.
    - Calles, puentes peatonales y mejoramiento de cruceros.
    - Pasos a desnivel, señalamiento vial.

- Alumbrado público y semaforización.
- Construcción de estacionamientos públicos.
- Construcción de paraderos y carriles exclusivos para autobuses.
- Construcción y mantenimiento de carreteras, libramientos y puentes.
- Urbanización y pavimentación de calles, incluyendo drenaje pluvial y obras inducidas.

- Recursos del ramo 23 "previsiones salariales y económicas":
  - Fondo de pavimentación a municipios, con el apoyo a pavimentación de vialidades, renovación de guarniciones y banquetas, alumbrado público, espacios deportivos.
  - Fondo de inversión para las entidades federativas brinda inversiones en infraestructura y su equipamiento.
  - y fondos regionales apoyos a la infraestructura pública y su equipamiento.
- Los recursos del ramo 33 "fondos de aportaciones", mediante el Fondo de aportaciones para la infraestructura social, enfocado al financiamiento de obras e inversiones en infraestructura.
- Para financiar Infraestructura ciclista pueden hacerlo con recursos del programa hábitat o a través del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Municipal (FISM). Los últimos dos fondos suelen aportar montos pequeños, por lo que se podría requerir la utilización de recursos locales para la implementación exitosa de los proyectos.
- Los programas regionales y el Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Municipal (FISM), son las fuentes de financiamiento más adecuadas para promover la infraestructura para movilidad peatonal. Ambos fondos han servido para que muchas ciudades en el país renueven y/o amplíen las banquetas y guarniciones.

Algunos de estos instrumentos de financiamiento, también podrán ser utilizados para obras complementarias que se establezcan en el Plan de Movilidad Integral.

Reducción de la desigualdad urbana.

Zonificación secundaria.

Este instrumento de control define los usos suelo permitido, su intensidad básica y la intensidad máxima para cada zona, la tabla de compatibilidad básica y condicionada, así como las normas de uso e intensidad, las normas técnicas para la edificación y la cuota máxima de una actividad. En su conjunto representa la estrategia general de ordenación territorial, para lo cual se estableció una sectorización del área de estudio y se determinaron los siguientes usos:

- *H05.* Representa el uso habitacional de menor densidad, permitiendo hasta 50 habitantes por hectárea. Se autorizará la mezcla del uso habitacional con comercio y servicios básicos definidos en la tabla de compatibilidad.
- *H1.* Es un uso de baja densidad habitacional, permitiendo hasta 100 habitantes por hectárea. Se autorizará la mezcla del uso habitacional con comercio y servicios básicos definidos en la tabla de compatibilidad.
- *H2.* Es un uso de giro habitacional, permitiendo hasta 200 habitantes por hectárea. Se autorizará la mezcla del uso habitacional con comercio y servicios básicos definidos en la tabla de compatibilidad.
- *H3.* Uso de giro habitacional, de mediana densidad, permitiendo hasta 300 habitantes por hectárea. De igual manera, se autorizará la mezcla del uso habitacional con comercio y servicios básicos definidos en la tabla de compatibilidad.
- *H4.* Es el uso de mayor densidad habitacional, permitiendo hasta 400 habitantes por hectárea. Se autorizará la mezcla del uso habitacional con comercio y servicios básicos definidos en la tabla de compatibilidad.
- *Mixto.* Permite la mezcla de usos habitacionales con comercio y servicios básicos y especializados definidos en la tabla de competitividad. La densidad habitacional aplicable para este uso será de 300 habitantes por hectárea.

- *Turístico.* Son instalaciones destinadas a hospedaje, actividades recreativas y de esparcimiento; así como, comercios y servicios con enfoque turístico.
- *Turístico Residencial.* Este uso está enfocado a la vivienda ofertada para el turismo. Se caracteriza por una densidad muy baja y amplias áreas verdes, con alto valor paisajístico.
- *Equipamiento.* Es representado por el conjunto de inmuebles, instalaciones, construcciones y mobiliario utilizado para prestar servicios urbanos y posibilitar el desarrollo de actividades de tipo administrativas, económicas, sociales, culturales y recreativas (principalmente) de la población. Estos son espacios predominantemente de régimen público.
- *Corredor Regional.* Corresponde a las vías de acceso regionales, mismas que concentran usos mixtos relacionados a una dinámica determinada por el tráfico pesado. La normatividad aplicará a los predios con frente a la vialidad.
- *Corredor Urbano*. Responde a una mezcla de usos ubicado sobre las vialidades principales, en ellos se permiten usos mixtos y mayor número de niveles de construcción dada su dinámica intensa. La normatividad aplicable para este uso, será únicamente a los predios que tengan frente a la vialidad descrita.
- *Corredor Costero*. Se refiere a la concentración de giros turísticos básicos con mayor intensidad en la ciudad, por lo que se permitirán mayores niveles de construcción y responderá a una normatividad específica.
- *Preservación Ecológica.* Son zonas de giros delimitados por su alto valor ambiental y paisajístico. Las actividades permitidas serán los parques urbanos, parques ecológicos, equipamiento de recreación, deporte y cultura al aire libre, entre otros. Cuenta con una normatividad específica que garantice la conservación de su potencial ambiental.
- *Cuerpos de Agua.* Son áreas naturales conformadas por agua de distintos orígenes, que intervienen en el territorio urbano. Por su importancia fundamental en los procesos naturales del puerto, estas zonas serán restringidas a alguna alteración con fines de desarrollo urbano.

- *Industrial.* Se refiere a las instalaciones de giros industriales de mediano impacto, destinados a la obtención o transformación de productos que no son tóxicos o radioactivos, no emiten olores y polvos en cantidades que afecten a las áreas colindantes, así como una generación de ruido moderada. Estas instalaciones deberán contar con patio de maniobras de carga y descarga de vehículos y quedan sujetas a normas y reglamentos complementarios.
- *Plan Parcial.* Son áreas que cuentan con normatividad específica y usos perfectamente establecidos en un documento legal, complementando las normas del presente plan. Se establecen como planes complementarios dada la dinámica específica que presentan.
- *Prohibido al Desarrollo Urbano.* Se refiere a las zonas que por sus características físicas, ambientales o jurídicas no deben ser desarrollados, ya que representan un riesgo a la población, tienen valor patrimonial natural o cultural, o están limitadas a su desarrollo por alguna disposición de mayor jerarquía, como serían las zonas federales.

Tabla de compatibilidad de usos y destinos del suelo.

La tabla de compatibilidad establece las actividades y giros permitidos o prohibidos en cada uso de suelo definidos en la zonificación secundaria, de ahí que su aplicación permitirá formar parte de la estrategia de ordenamiento del suelo, uno de los ejes centrales del presente plan. *Ver Anexo V. Tabla de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo.*

Normatividad.

Norma técnica de franja costera.

Todos los inmuebles ubicados sobre la franja costera de Mazatlán (Capitán Joel Montes Camarena, Paseo del Centenario, Paseo Olas Altas, Paseo Claussen, Av. del Mar, Av. Camarón Sábalo, Av. Marina Mazatlán, Av. Sábalo Cerritos, etc.) serán sujetos a las siguientes normas específicas:

- El límite mínimo permitido para delimitación de propiedades en la franja costera será 20 metros de la franja transitable y contigua al mar, determinada a partir de la cota de pleamar máxima[30].
- Las alturas básicas permitidas sobre Av. Del Mar y Paseo Olas Altas será de 20 niveles que se podrá ampliar hasta 25 niveles, por la obtención de derechos de desarrollo; siempre y cuando el proyecto cumpla con las normas de seguridad que marcan los reglamentos de construcción y protección civil municipales.
- El área libre de construcción podrá pavimentarse en un máximo del 30%, considerando el resto como áreas permeables.
- Los beneficios de desarrollo que podrán obtener los predios en esta zona, deberán comprobar técnicamente los requerimientos de permeabilidad, ventilación y asoleamiento para edificios de varios niveles.
- Todos los nuevos desarrollos deberán garantizar un derecho de paso a la playa que no deberá ser menor a 4.00 metros. Mientras no se haga la cesión al municipio de este derecho de vía, el propietario será responsable de su mantenimiento y cuidado.
- La Dirección de Ecología del municipio de Mazatlán elaborará un Programa de Sustentabilidad en el que se establecerán los lineamientos para el manejo y tratamiento de las aguas residuales; el manejo y reciclamiento de los desechos sólidos, y en su caso, la disposición final; el uso de energías alternativas. También se establecerá en el Programa la obligación de los propietarios que colinden con la zona federal de la playa, su obligación del mantenimiento y limpieza de la playa así como de las instalaciones del propietario en el entorno inmediato. El Programa también fijará las sanciones por incumplimiento a lo dispuesto.

  Ningún proyecto podrá ser autorizado si no cumple con los lineamientos previstos en el Programa de Sustentabilidad; sin embargo, en tanto la Dirección de Ecología no elabore el Programa y este sea aprobado por el

[30] De acuerdo con la Norma para Zona Marítimo Terrestre de Playa, establecida en el Art. 49, Ley General de Bienes Nacionales.

H. Cabildo, el solicitante de un nuevo proyecto en la franja costera deberá presentar un Programa de Manejo de sus aguas residuales, de sus desechos sólidos y de mantenimiento y limpieza de la plaza frente a la propiedad y el uso de energías alternativas, como condición necesaria para obtener licencias de construcción o de remodelación.

- Deberán sujetarse al programa de sustentabilidad elaborado por el H. Ayuntamiento, garantizando el manejo correcto de desechos líquidos y sólidos, un eficiente programa de reciclaje y reaprovechamiento de residuos, limpieza y mantenimiento de la zona de playa, así como de entorno inmediato de sus instalaciones.
- No se permite el tránsito de carga pesada por este tipo de corredores.

Norma sobre cuerpos de agua.

Todos los cuerpos de agua de origen natural que se localicen dentro de la zona urbana, deberán ser conservados mediante los siguientes postulados:

- La restricción de lagos, lagunas y esteros tendrá una sección de 10 metros, excepto 100 metros antes de su desembocadura al mar donde esta será de 20 metros[31].
- La restricción en ríos será de 10 metros cuando el cauce del mismo sea mayor a 5 metros; cuando este sea menor a 5 metros, la restricción será de 5 metros[32].
- No podrán verterse aguas residuales de ningún tipo en los cuerpos de agua. Se sancionará de manera enérgica a quien viole esta norma.
- Quedan prohibidas los usos industriales en los márgenes de los cuerpos de agua, así como actividades que puedan ocasionar desequilibrios ambientales en dichas áreas.
- Las instalaciones permitidas en las áreas contiguas a los cuerpos de agua contribuirán de manera continua al mantenimiento y limpieza de los mismos, en acuerdo con el Ayuntamiento.

[31] De acuerdo a la norma para Zona Federal Marítimo Terrestre de Lagos, Lagunas y Esteros.
[32] Artículo 3 de la Ley de Aguas Nacionales

- Se dará preferencia para el otorgamiento de licencias de uso de suelo a los proyectos ecológicos, de actividades de libre esparcimiento o cualquier otra que contribuyan a la conservación de los cuerpos de agua.

Norma técnica sobre ejes carreteros.

Las zonas localizadas sobre ejes carreteros dentro del polígono de aplicación del presente plan, para su urbanización, serán sujetas de las siguientes consideraciones.

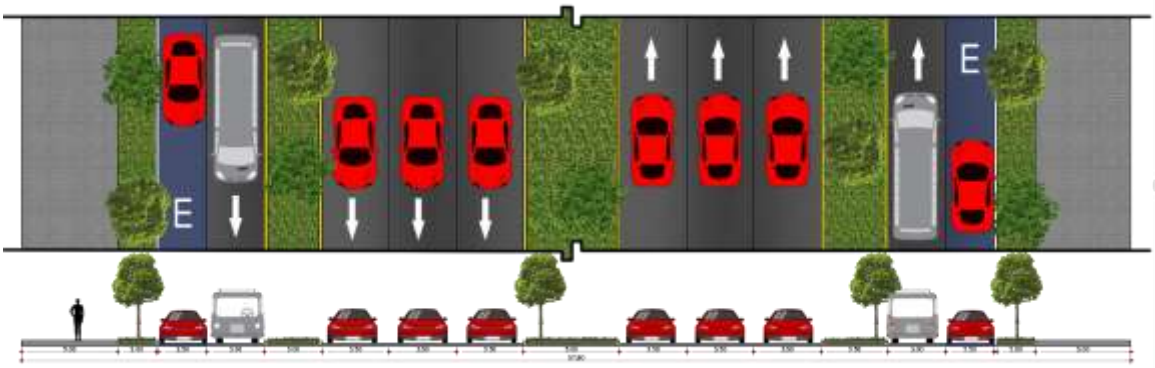
- Se respetará el derecho de vía de 20 metros que establece la norma federal[33].
- Deberá definirse una vía interior de acceso con una sección mínima de 50 metros posteriores a la restricción federal, la cual deberá contar con la sección definida en el siguiente esquema.
- La barrera vegetal arbustiva será de 3 metros de sección y 60 centímetros de altura, igualmente deberá contener árboles regionales, y ser capaz de repelar los decibeles creados por el flujo vehicular de la vía principal.

Norma para corredores regionales.

Estas zonas podrán albergar usos especializados como industria, almacenamiento, talleres, servicios de tipo automotriz, comercio y servicios regionales de alta intensidad.

[33] Manual de Procedimientos para el Aprovechamiento del Derecho de Vía en Caminos y Puentes de Cuota, Artículo 2º.

- Las instalaciones deberán respetar las restricciones establecidas según la jerarquía vial establecidas por la secretaría de vialidad y transporte.
- Cualquier proyecto en esta zona deberá considerar aceras peatonales no menor a 3 metros de sección.
- Los comercios y servicios que se realicen en este corredor deberán garantizar que los residuos propios de sus actividades sean correctamente tratados y desechados.
- La industria permitida podrá ser hasta de mediano impacto, siempre y cuando se someta a un estudio de impacto ambiental.



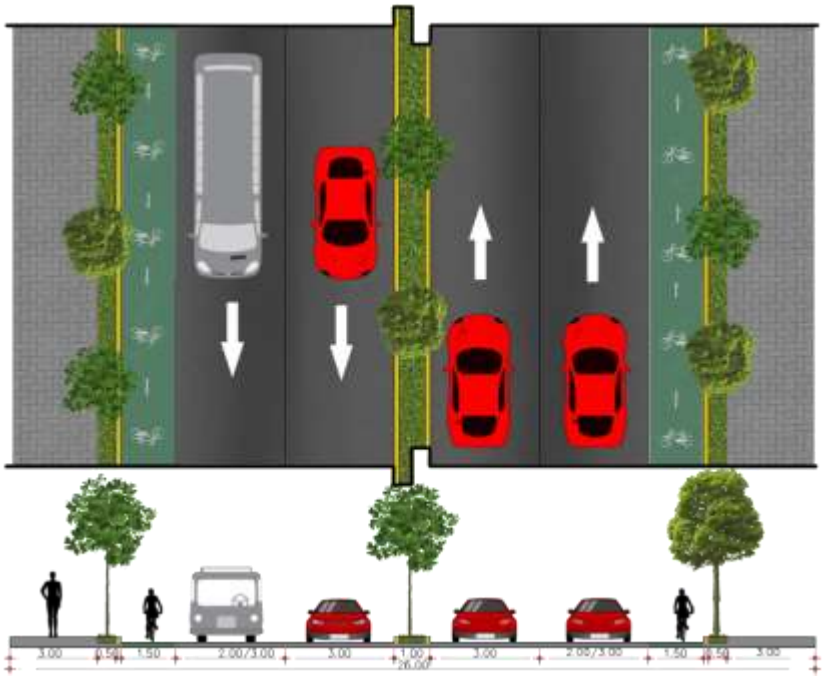
Norma para corredores urbanos.

En corredores urbanos podrán obtenerse mayores derechos de desarrollo para incrementar el número de niveles de construcción dada sus características de accesibilidad y potencial de desarrollo.

- La altura máxima permitida será de 10 niveles.
- Se prohíbe el estacionamiento en vía pública.
- Todo proyecto permitido sobre esta vialidad sin excepción, deberá respetar una baqueta con sección no menor a 3 metros, garantizando la continuidad con las banquetas colindantes, así como sus adecuaciones para facilitar el libre tránsito de personas con capacidades disminuidas.
- Estos corredores contarán con infraestructura para ciclovías de una sección no menor de 2.5 metros.

- Se favorecerá con normatividad accesible a proyectos que consideren la instalación de giros comerciales y servicios en plantas bajas y habitacional en niveles superiores.
- Se permitirán usos industriales hasta de mediano impacto en estos corredores, siempre y cuando se garantice el correcto tratamiento de residuos, patio de maniobras, así como el cumplimiento de las normas específicas para este giro. Los solicitantes deberán presentar una manifestación del impacto urbano que incluya los siguientes rubros:
    - Impacto en el servicio de agua potable.
    - Impacto en el drenaje por el volumen y naturaleza de las descargas.
    - Impacto en el servicio de energía eléctrica.
    - Impacto por emisiones a la atmósfera.
    - Impacto por residuos sólidos.
    - Naturaleza y volumen del transporte pesado y ligero que requerirá la planta.
    - Impacto vial.
    - Impacto en la imagen urbana.
    - Impacto social.
    - Impacto económico.
    - Peligros y riesgos que pueden presentarse.
- El municipio de Mazatlán evaluará la manifestación con la concurrencia de las direcciones de protección civil, desarrollo urbano, ecología, servicios públicos y transporte, y en caso de que todas las opiniones sean favorables procederá la autorización.
- El municipio se reserva el derecho de condicionar la autorización al cumplimiento por parte del solicitante de la realización de obras para la mitigación del impacto.
- Los inmuebles localizados en estos corredores, deberán garantizar el correcto tratamiento de residuos sólidos y líquidos.

- La instalación de servicios con enfoque automotriz, así como almacenes y giros “negros”, quedarán sometidos al mismo procedimiento de las industrias en cuanto a manifestación de impacto.



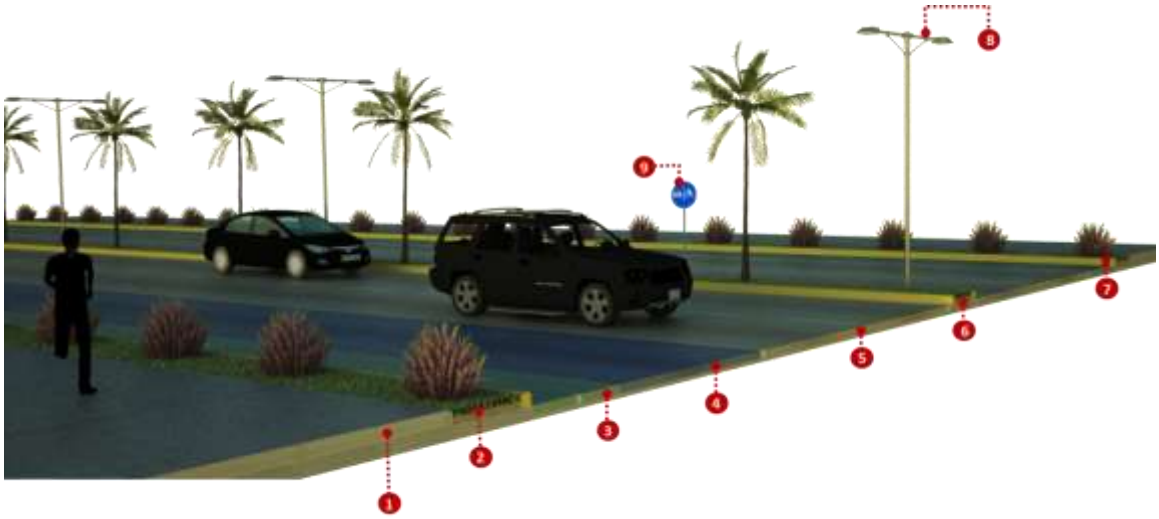
Norma para corredores costeros.

Por ser una de las zonas más importantes de la ciudad, estos corredores podrán desarrollarse bajo la normatividad siguiente:

- El número mayor de niveles permitidos es de 20 niveles, sin embargo podrá ampliarse este margen, mediante el instrumento de derechos de desarrollo que el órgano encargo de ejecutarlo lo autorice al cumplir con los requisitos necesarios.
- Las alturas básicas permitidas en corredores turísticos puede ampliar por obtención de derechos de desarrollo, siempre y cuando el proyecto cumpla con las normas de seguridad que marcan los reglamentos de construcción y protección civil municipales.
- El área libre de construcción podrá pavimentarse en un máximo de 30%, considerando el resto como áreas permeables.

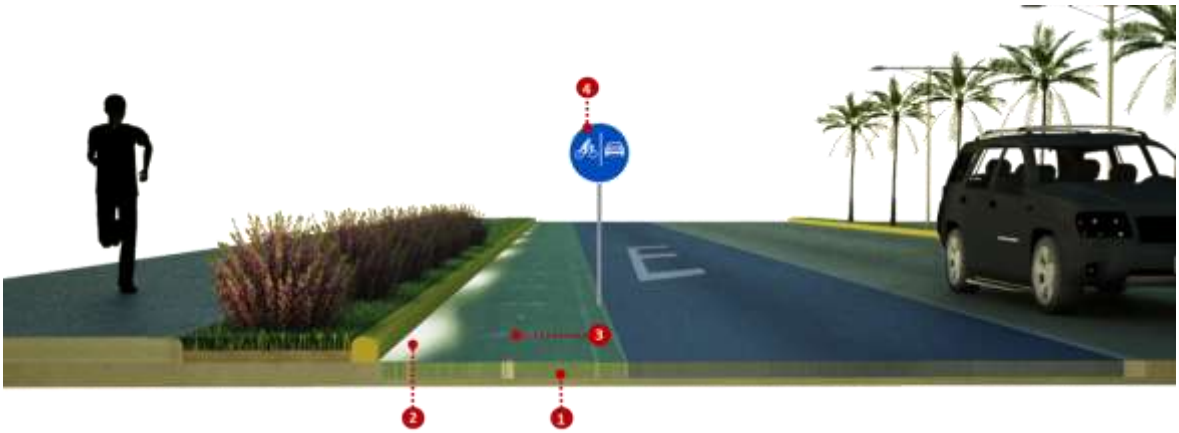
- Los usos de suelo permitidos en esta zona serán de tipo habitacional, comercial y servicios enfocados a las actividades turísticas en primer grado, es decir, para satisfacer las necesidades prioritarias de los visitantes como alojamiento, alimentos, recreación, entre otros.
- Las actividades complementarias de los giros turísticos se localizarán en corredores posteriores a estos, de manera que sean de fácil acceso pero no interfieran con las actividades principales.
- Estos corredores deberán potencializar los espacios públicos como plazas y aceras para el disfrute de la población y visitantes.
- Los proyectos en esta zona deberán garantizar el libre tránsito de peatones
- Los inmuebles en estas zonas deberán garantizar el correcto tratamiento de residuos, quedando estrictamente prohibido verterlos al mar.
- Se deberán considerar áreas verdes y con suficiente arborización en las zonas márgenes de las vías públicas como banquetas, para mejorar las condiciones paisajísticas y climáticas de los peatones de la zona.

Norma para corredores con ciclovías.



1. La dimensión de la banqueta dependerá de las dimensiones del corredor, ya sea de 1.5 hasta 5.00 metros.

2. Con la finalidad de separar el área peatonal de la ciclovía, se presenta la vegetación en banqueta, con pasto, setos y árboles de la región, que no afecten la estructura del corredor.
3. La ciclovía tendrá un ancho de 1.5 metros por sección, con iluminación del suelo de la pista con 4 módulos de LED por metro, con una pendiente del 2% para evitar encharcamientos.
4. El área de estacionamiento dependerá de la dimensión del corredor, con aproximadamente 2.5 metros de ancho, con señalamiento horizontal y vertical, con un color azul distintivo de la ciclovía y de los carriles de circulación.
5. El número de carriles de circulación dependerá de las dimensiones del corredor que va desde uno hasta cuatro carriles de circulación, con un ancho entre 3.00 y 3.50 metros.
6. La existencia del camellón central dependerá de las dimensiones del corredor, con un ancho de 1.00 hasta 7.50 metros, con pasto y árboles de la región que no afecten la estructura del corredor.
7. El tipo de guarnición dependerá del tipo de corredor, ya sea en tipo L o pecho de paloma, el color dependerá de la prohibición de estacionamiento.
8. La iluminación de la ciclovía será con base en iluminación LED de alumbrado público convencional, y la instalación será a cada 15 metros.
9. La señalización vertical dependerá del tipo de señalización en el corredor, y el tamaño, fondo y altura se propone con base en lo que marca la Dirección de Vialidad y Transportes del Estado de Sinaloa.



1. El carril de ciclovía tendrá un ancho de 1.5 metros por sección, con una pendiente de 2% para evitar encharcamientos, color verde de acuerdo a la Norma Oficial Mexicana ROY-NOM-034-SCT2-2010.
2. La iluminación será con módulos LED-iluminación de suelo.
3. La señalización horizontal será color blanco reflejante.
4. La señalización vertical dependerá del tipo de señalización en el corredor, y el tamaño, fondo y altura se propone con base en lo que marca la Dirección de Vialidad y Transportes del Estado de Sinaloa.

Norma para el uso de preservación ecológica.

Estas áreas por ser destinadas a la conservación de los recursos naturales dentro de la mancha urbana, deberán estar sometidas a las siguientes normas:

- Quedan restringidos a actividades únicamente ecológicas, de recreación, deporte, esparcimiento, culturales y cualquiera que potencialice las características naturales de dichas áreas.
- Queda prohibida la explotación de recursos naturales de cualquier tipo en esas zonas.
- Los planes de manejo específicos, serán los encargados de determinar el tipo de impacto por desarrollo urbano que se permitirá en cada zona.

Norma para uso mixto.

Este uso permitirá distintos giros, tanto comerciales como de servicios con habitacionales.

- Se apoyará a proyectos de usos mixtos que permitan la instalación de comercio y servicios en plantas bajas y habitacional en plantas altas.
- La densidad habitacional para esta zona será de 300 habitantes por hectáreas y una altura permitida de 8 niveles, pero por contar con potencial de crecimiento, podrá ser acreedor a más niveles por medio del programa de derechos de desarrollo.
- No se permitirá el uso de industrias y bodegas como única actividad.

- Todos los inmuebles, sin importar su giro deberán respetar una banqueta de 2 metros como sección mínima y libre de riegos para los transeúntes y personas con capacidades diferentes.

Modalidades de utilización del suelo.

Este capítulo definirá las normas de ocupación y utilización del suelo que se establecerán para los distintos usos, para ello es necesario se definan los coeficientes de ocupación (COS) y de utilización (CUS).

El coeficiente de ocupación del suelo (COS) norma el porcentaje de la superficie total del lote que puede edificarse. En este caso se representará en número fraccionado. Este factor al multiplicarse por la superficie total del lote, da como resultado el total de m2 que se pueden construir en planta baja.

Este coeficiente aplica para las plantas bajas y el total de números de sótano que se vayan a proyectar.

El coeficiente de utilización del suelo (CUS) es el máximo de metros cuadrados de construcción dentro de un lote (incluyendo todos los pisos). Al igual que el anterior, se presentará en número fraccionado y su multiplicación por la superficie total del terreno, determina la superficie máxima permitida de construcción acumulada en todos los niveles (excepto sótanos).

***Tabla 36.* Modalidades de utilización del suelo.**

USO DE SUELO	LOTE MÍNIMO (m²)	COS	CUS	NIVELES DE CONST.
H05	1,800	0.4	0.8	2
H1	500	0.7	2.1	3
H2	250	0.7	2.1	3
H3	160	0.75	2.25	3
H4	120	0.75	3.75	5
Mixto	150	0.75	6	8*
Turístico	1,000	0.65	9.75	15*
Turístico Residencial	1,500	0.5	2.5	5

USO DE SUELO	LOTE MÍNIMO (m²)	COS	CUS	NIVELES DE CONST.
Corredor Urbano	300	0.8	8	10*
Corredor Costero	1,200	0.65	13	20*
Corredor Regional	300	0.8	4	5
Equipamiento	variable	variable	variable	variable
Industrial	variable	variable	variable	variable
Preservación Ecológica	-	-	-	-
Cuerpo de Agua	-	-	-	-
Plan Parcial	-	-	-	-

*Con posibilidad de aumentar niveles por derechos de desarrollo.

Movilidad Eficiente.

Para la instrumentación de la Estrategia de Movilidad Eficiente se propone:

- La elaboración de un Plan de Movilidad Integral de la ciudad de Mazatlán siguiendo los lineamientos señalados en el presente plan y que incluya los rubros de:
  - Organización Institucional y Estructura de Negocio.
  - Propuesta del Sistema de Transporte Público.
    - Operación.
    - Tecnologías.
    - Mercadeo y Servicios al Cliente.
  - Planeación Física del Sistema.
    - Corredores troncales.
    - Integración con otras formas de transporte y movilidad no motorizada.
    - Rutas alimentadoras.
    - Estaciones de transferencia.
    - Infraestructura de apoyo.
  - Actualización del Marco Regulatorio.

Medio Ambiente con Sentido Social.

Áreas de protección y conservación ecológica.

Para instrumentar las áreas de protección y conservación ecológica se requiere que el gobierno municipal con base en el Artículo 115 constitucional, fracción V, inciso g, o bien, el gobierno del estado de Sinaloa con base en el Artículo 5, fracción VIII de la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Sinaloa haga las declaratorias respectivas en los términos que señala el Reglamento de Protección al Medio Ambiente para el Municipio de Mazatlán:

Protección de la parte sur del estero de Urías.

Para que la parte sur del estero de Urías sea declarada Área Natural Protegida de jurisdicción estatal como zona sujeta a conservación ecológica se deberá gestionar por parte del municipio ante el ejecutivo estatal la emisión de la declaratoria por éste. El municipio deberá gestionar ante la Secretaría de Desarrollo Social Estatal o su homóloga, los estudios previos que fundamente el Área Natural Protegida, tanto la secretaría como el municipio colaborarán de forma coordinada y establecerán la delimitación del área, superficie, ubicación, deslinde y zonificación correspondiente; las modalidades para el uso y aprovechamiento de los recursos naturales dentro del área; la descripción de las actividades compatibles dentro del área; y los lineamientos para la elaboración del Programa de Manejo. Agotado lo anterior, el ejecutivo estatal emite la declaratoria, se notifica a los propietarios de los predios afectados y la declaratoria se publica en el Periódico Oficial El Estado de Sinaloa. Si el ejecutivo estatal realiza una segunda publicación en el Periódico Oficial, ésta causará los efectos de notificación a los propietarios de los predios afectados. Hecho lo anterior dicha declaratoria se inscribirá en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio.

Cumplido lo anterior, la secretaría en coordinación con el municipio elaborará el programa de manejo para el Área Natural Protegida como zona sujeta a conservación ecológica.

Restauración y protección del estero El Infiernillo y el arroyo Jabalines.

Para la subestrategia de protección a la expansión de asentamientos irregulares sobre el estero El Infiernillo se propone que el Instituto Municipal de Planeación de Mazatlán elabore un proyecto de espacio público sobre la ribera del estero que incluya:

a) Identificación de las ocupaciones no consolidadas, o no regularizadas o en zonas de riesgo, las cuales deberán ser reubicadas y el espacio liberado agregado al espacio libre disponible para la elaboración del proyecto es espacio público;
b) Dicho proyecto de espacio público será de naturaleza lineal para proteger toda la ribera del estero y lo que sea pasible del arroyo Jabalines;
c) Debe incluir el diseño de una Ciclovía que conecte con el sistema de transporte público de la ciudad, con estacionamiento para bicicletas en la zona de conexión y espacios de pequeños comercios para su concesión con el fin de obtener recursos para su mantenimiento;
d) Parques públicos y áreas recreativas en los espacios disponibles según la configuración de la ribera, también con espacios destinados para pequeños comercios o servicios en la figura de concesión;
e) Iniciar el proceso de regularización de asentamientos que el Instituto Municipal de Planeación y el gobierno municipal dispongan y la inmediata integración al padrón de contribuyentes para iniciar la captura de recursos fiscales de esta zona;
f) Cobrar a los beneficiarios de la zona el costo de la obra por concepto de derechos de cooperación en la proporción y condiciones que establezca el Congreso del Estado según lo refiere la sección VII del capítulo II del título 6° de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, procurando periodos de tiempo que no afecten la economía familiar, o bien, a través de convenio de participación con aporte de mano de obra para la construcción o mantenimiento de los espacios públicos.

La subestrategia de reubicación de las familias asentadas en los márgenes del estero El Infiernillo prevé la reubicación de las familias que aún no se han regularizado, que están en riesgo o cuyas viviendas no se han consolidado en los términos descritos en la Estrategia de Impulso a la Vivienda.

La subestrategia del dragado, la ampliación de la boca del estero con la construcción de un puente vehicular deber ejecutarse por la Coordinación General de Proyectos Estratégicos del Gobierno del Estado, dependencia que propuso originalmente el proyecto.

La estrategia del estudio de hidráulica del arroyo Jabalines se refiere a la elaboración de un estudio de hidráulica del arroyo para determinar la conveniencia de rectificar y revestir el canal principal y los afluentes del arroyo, así como para definir el papel que juegan los relictos de las comunidades de mangle.

Protección de la laguna del Camarón.

Para la protección del polígono de la laguna del Camarón el Instituto Municipal de Planeación deberá elaborar un proyecto de recuperación y asimilación al espacio público que privilegie la conservación de la laguna, así como la prestación de servicios ambientales y de recreación a través de una declaratoria municipal de Área Natural Protegida.

La laguna del Camarón debe ser considerada como aguas nacionales toda vez que puede asumirse que tiene comunicación subterránea con el mar, por lo que se deberá solicitar a la Comisión Nacional del Agua la concesión para su protección o en su defecto, gestionar la federación su declaración como Área Natural Protegida, o declarada como tal por el propio municipio de Mazatlán, con base en su importancia ambiental, en particular por la diversidad de especies que alberga. Sin embargo, en caso de que más allá del área federal existan propietarios legítimos y puedan acreditarlo fehacientemente, se deberán reconocer sus derechos y pagar su propiedad a través del otorgamiento de derechos de desarrollo vía la figura de Transferencia de Derechos de Desarrollo según lo establecen los artículos 195 y ss. de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de

Sinaloa con posibilidad de ser enajenados a un tercero o bien aplicarse en las Zonas con Potencial de Reaprovechamiento señaladas en el presente plan; una alternativa es que, si el proyecto de recuperación lo permite, las propiedades privadas podrán ser aprovechadas en función de los objetivos previstos por el proyecto.

Para evitar que continúe dándose su degradación, en 30 días naturales a partir de la publicación del presente Plan Director de Desarrollo Urbano deberá declararse como delito ambiental las descargas de aguas residuales o el depósito de residuos sólidos o de cualquier otra sustancia que afecte el ecosistema de la laguna.

Saneamiento y tratamiento de aguas residuales.

La junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) será la responsable de elaborar un Programa de Saneamiento de aguas residuales de la ciudad que tenga por objeto el tratamiento y reutilización del 100% del agua y que cumpla con los criterios establecidos en la estrategia.

Mejora del tratamiento de aguas en la planta El Crestón.

- Poner en operación un programa de acciones preventivas para que las empresas, que descargan al alcantarillado, instalen y operen correctamente trampas de sólidos y para grasas/aceites.
- Establecer, por parte del municipio, una estrategia de vigilancia efectiva para que se cumpla la normatividad de aquellas empresas que tienen condiciones particulares de descarga.
- Involucrar la participación de especialistas e instituciones académicas para proponer las acciones específicas de un proyecto ejecutivo.
- Realizar un estudio de reingeniería dirigido a transformar las instalaciones actuales a un sistema de tipo biológico ya sea, aerobio o anaerobio.
- El estudio deberá estudiar el caudal económicamente viable y la inversión necesaria. Habrán de considerarse las opciones de reducir el caudal que

trata El Crestón mediante el desvío a otras estaciones, actuales o construidas con este propósito.

- Los objetivos de la reingeniería buscarán que la intervención a la planta permita obtener una calidad de reutilización conforme a la normatividad descargando lo menos posible al mar.
- Buscar alternativas de financiamiento mediante la concesión de la operación del proyecto o el uso de fondos federales.

Saneamiento de las aguas vertidas a los esteros El Infiernillo y Urías.

Se deberán concluir las obras de la planta de tratamiento Urías y asegurar que todas las descargas que se hagan hacia el estero sean tratadas por los emisores para cumplir con la normatividad aplicable de cada caso en los términos de los valores máximos permisibles; la estrategia planteada incluye a las estaciones acuícolas; las harineras; los rastros; los asentamientos que se encuentran a lo largo de sus riveras, como: La Sirena, 23 de Noviembre, Pino Suárez, Urías, Miguel Hidalgo, Quinta Chapalita y Rafael Buelna; los efluentes del parque industrial Alfredo V. Bonfil; la central termoeléctrica José Aceves Pozos, de la Comisión Federal de Electricidad, que produce contaminación térmica.

Los rastros clandestinos y otras actividades irregulares deberán ser clausurados en un periodo de 60 días naturales a partir de la publicación del presente Plan Director de Desarrollo Urbano.

Deberán tomarse medidas equivalentes a las establecidas en el párrafo anterior para el saneamiento de las aguas vertidas al arroyo Jabalines y al estero El Infiernillo. Ambos casos, el gobierno municipal deberá atender el problema de los vertidos contaminantes a los esteros en un periodo de 6 meses a partir de la publicación del presente Plan.

- Identificar las descargas de aguas residuales provenientes de fuentes clandestinas y aplicar las sanciones que correspondan, clausura si no son corregidos en un periodo de 60 días naturales.

- Implementar un programa de acciones preventivas y correctivas, según aplique, para que las empresas realicen tratamientos adecuados para cumplir con las normas.
- Establecer, por parte del municipio, una estrategia de vigilancia efectiva para que se cumpla la normatividad de aquellas empresas que tienen condiciones particulares de descarga.
- Diseñar y aplicar un programa de inspecciones no programadas o discrecionales buscando que el cumplimiento de las normas sea permanente.

Acceso a la Vivienda Formal.

Para instrumentar el acceso de la población pobre al suelo se debe realizar lo siguiente:

Elaboración de un Programa de Acceso Legal al Suelo.

- El municipio de Mazatlán a través de la Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra promoverá la elaboración de un Programa de Acceso al Legal al Suelo para la Producción Social de Vivienda Formal en un periodo de 6 meses a partir de la publicación del presente Plan Director de Desarrollo Urbano. Para ello podrá apoyarse en el Instituto Municipal de Planeación, y cuerpos colegiados, en instituciones académicas y en asesores privados cuidando que se cumplan los principios que subyacen a esta estrategia.
- En el Plan se establecerán las normas básicas de diseño de los desarrollos, las características, las condiciones para ser beneficiario del Programa, las obligaciones de los participantes y las sanciones, entre otros aspectos.

Conformación de una reserva inicial "revolvente".

Se debe constituir una reserva inicial de suelo "revolvente" por parte del gobierno municipal o estatal. La recuperación de la inversión permitirá reiniciar otros polígonos de lotes con servicios básicos para la vivienda de autoproducción.

La reserva para iniciar la operación de la presente estrategia se podrá constituir a través de uno de los siguientes mecanismos:

- A partir de las reservas de suelo existente en el patrimonio del municipio de Mazatlán o por compra directa.
- Todas las aportaciones de suelo que se hagan al municipio en especie por particulares como contraprestación por cambios de uso de suelo o aumento de intensidades; es fundamental que el valor del suelo aportado equivalga a la valorización obtenida por los cambios de uso de suelo o aumento de intensidad. También se puede conformar la reserva como todo o parte de las donaciones que marca la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa como obligación a los fraccionadores: 15% de la superficie neta vendible de los fraccionamientos de vivienda de objeto social, de vivienda de interés social, de vivienda popular, de vivienda media, de vivienda residencial, de vivienda de servicios progresivos, para uso turístico y para usos mixtos; y, 10% de la superficie neta vendible de los fraccionamientos para uso industrial y de vivienda campestre.

Aunque no se trata propiamente de la conformación de una reserva de suelo pública, sí es una forma de obtener suelo para fraccionamiento con lotes para vivienda de producción social las siguientes opciones:

- Como aportación directa de los inversionistas o propietarios que van a desarrollar un proyecto de vivienda social para los grupos pobres.
- Como resultado de suelo liberado en la implementación de polígonos de actuación o de procesos de reajuste parcelario.

Financiamiento de la introducción de servicios básicos.

Los desarrolladores particulares que deseen promover fraccionamientos de terrenos para población pobre podrán implementar sus propios mecanismos de financiamiento.

Si el promotor es el gobierno municipal, a través de la Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra, podrá utilizar:

- Recursos de algún fondo de desarrollo, de infraestructura o similar (Fonadin, Hábitat) para el financiamiento de la infraestructura.
- Financiamiento de la barca de desarrollo garantizado con el aumento de la recaudación en la zona (TIF, *tax increment financing*).
- A través de los polígonos de actuación se pueden hacer asociaciones público-privadas o convenios para el financiamiento de los servicios. Debe considerarse que la participación de actores privados para la urbanización básica debe ser atractiva para ellos. Y recuérdese que el modelo no prevé la construcción de vivienda terminada sino aprovechar la eficacia demostrada de la producción de vivienda progresiva y que la urbanización podrá ser también progresiva para reducir costos iniciales.

Venta de lotes a familias de bajos recursos.

Deberán establecerse los criterios de selección de las familias beneficiadas considerando al menos los siguientes aspectos:

- El municipio de Mazatlán promoverá la participación de las familias en estos programas de vivienda de manera abierta y sin ningún tipo de condicionamiento.
- Sólo podrán acceder a los lotes familias de manera individual, no a través de organizaciones públicas o privadas.
- Sólo podrá darse un acceso corporativo cuando la propia organización aporte el suelo.

- Las familias deberán acreditar no tener propiedad alguna y que su ingreso mensual no sea mayor a tres salarios mínimos vigentes en el estado de Sinaloa.
- Deberá garantizar el monto de enganche en una cuenta que abrirá para esos efectos el municipio de Mazatlán en un tiempo determinado (plazo establecido por el municipio). Elaborará las corridas de pago que deberá realizar el particular, las cuales serán con base en el costo que le haya generado al municipio dotar de los servicios básicos el terreno más los costos de edificación de los pies de casa, si fuera el caso.
- Se garantizará que los particulares no paguen menos de $500.00 (quinientos pesos 00/100 M.N.) ni más de $1,000.00 (mil pesos 00/100 M.N.) mensualmente, para ello se otorgarán los periodos de tiempo necesarios para el pago total de las propiedades. Una vez que el particular termine de pagar al municipio se expedirá el título de propiedad a su favor.
- El municipio establecerá los mecanismos necesarios para que ninguna organización, individuo o familias pueda obtener más de dos predios.

Eficiencia en el proceso de autoproducción.

Para lograr la eficiencia en el proceso de producción social o autoproducción de las viviendas la Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra:

- Construirá un catálogo de proyectos de vivienda progresiva para que las familias compradoras puedan acceder a él gratuitamente. Los proyectos deberán tener en cuenta diseños inteligentes que vayan agregando elementos constructivos a lo largo de los años y con soluciones constructivas económicas. Para la formación de este catálogo se podrán apoyar en instituciones académicas, colegios de profesionales y otras organizaciones no gubernamentales.
- Durante los primeros 5 años de desarrollo de un fraccionamiento de vivienda social, se establecerá en el sitio, sobre suelo prestado con opción a compra, una casa de materiales de construcción y de artículos para

equipamiento de casa habitación para ventas al menudeo a precios de mayoreo.

- La Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra también organizará sistemas de cooperación para compras específicas como podría ser la contratación de bombas de concreto para los colados de losa.

Sanción.

- Se establecerán las condiciones para incorporar a los anteriores fraccionadores ilegales del suelo a los procesos de promoción de la vivienda de producción social formal.
- A partir de los 6 meses de iniciado el primer proyecto de vivienda de producción social deberá perseguirse y sancionarse a los incorporadores ilegales y a los propietarios del suelo excepto que acrediten que se trató de una ocupación ilegal y que levantaron las actas correspondientes antes al ministerio público.

Desarrollo Económico.

En la medida que los proyectos de desarrollo económico son en su mayoría iniciativa del gobierno estatal y que se refieren al sector económico la instrumentación será la que establezca la Coordinación General de Proyectos Estratégicos del gobierno del estado de Sinaloa. Por lo que en términos urbanos territoriales:

- Se deberán respetar las previsiones de aprovechamiento y restricciones impuestas en el territorio como lo son las zonas de expansión y las zonas de conservación.
- El Instituto Municipal de Planeación de Mazatlán elaborará un programa para la creación de un corredor turístico seguro entre la terminal de cruceros y la Plazuela Machado, con:

- Facilidades de movilidad segura peatonal y por bicicleta a lo largo de todo el corredor.
- Orientación hacia usos comerciales y de servicios turísticos.
- Diseño de un instrumento de financiamiento del sistema de seguridad pública y de mantenimiento del corredor para que sea autosostenible a partir de que se alcance un arribo de 7 cruceros semanales; dicho sistema deberá prorratear los costos entre todos los beneficiados comerciales y de servicios, con base en el concepto de derechos de cooperación de la Ley de Hacienda Municipal del Estado de Sinaloa. Mientras se logra la meta del arribo de 7 cruceros semanales el mantenimiento y seguridad deberán estar a cargo del gobierno municipal.

- Elaboración de un proyecto ejecutivo por la Dirección de Obras Públicas para implementar la estrategia.
- Para la ejecución del desarrollo turístico habitacional de tipo vertical en la superficie del viejo puerto de Mazatlán, la marina para grandes yates y la oferta comercial y de entretenimiento deberá implementarse un polígono de actuación en el que el gobierno municipal aportará los derechos de desarrollo cuyo valor deberá ser plenamente incorporado al valor del suelo que pagarán los inversionistas, por lo que ni el gobierno municipal, ni el gobierno estatal requerirán hacer inversiones a fondo perdido.
- Para obtener el capital inicial para la habilitación del espacio, que deberá ser plenamente recuperado por el gobierno estatal o municipal según sea el caso, podrá implementar una garantía por incremento en la recaudación fiscal futura, esto es, el aumento en la recaudación por impuesto predial y por impuesto de adquisición de inmuebles se usará como garantía de los créditos obtenidos para la implementación inicial del proyecto, aunque el capital inicial también puede provenir directamente de los inversionistas privados.
- Para la implementación del proyecto de desarrollo turístico de la Isla de la Piedra se podrá proponer un polígono de actuación o un programa parcial

de desarrollo urbano que garantice: la protección al área natural protegida de la parte sur del estero de Urías-La Sirena; una zona de amortiguamiento entre el área natural protegida del estero de Urías-La Sirena y el desarrollo turístico y habitacional; que todas las aguas residuales sean tratadas para su reúso según la norma mexicana NOM-003-SEMARNAT-1997 con vigilancia y sanción para los usuarios que no cumplan esta disposición; y la liberación de recursos a favor del municipio.

- El gobierno municipal deberá cobrar el 40% del aumento de valor del suelo entre el valor rural original y el valor de desarrollo turístico con base en el otorgamiento de los derechos de desarrollo.

Fortalecimiento Institucional.

Gestión pública moderna.

El municipio a través de las áreas encargadas de las gestiones de colonias y sindicaturas, la Secretaría de Desarrollo Social Municipal y Síndico Procurador, conformarán los comités de ciudadanos tanto en las colonias, como en las sindicaturas y las respectivas comisarías, los cuales serán los encargados de evaluar que la administración pública municipal cumpla con los planes de desarrollo social. Así mismo, el gobierno local se coordinará con los comités que se creen para elaborar el reglamento de participación ciudadana permanente.

Así mismo deberán crearse, o bien consolidarse, el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano (nivel municipio-ciudad-), los Comités de Desarrollo (nivel sindicaturas) y el Consejo Directivo del IMPLAN, pues son estos comités y consejo los que deberán evaluar el quehacer de la administración municipal y que la actividad del gobierno sea congruente con lo estipulado en los planes y programas de desarrollo urbano.

El municipio junto con los comités y consejos deberán elaborar y/o reformar: el reglamento de participación ciudadana y los reglamentos interiores del Consejo

Municipal de Desarrollo Urbano, de los Comités de Desarrollo y del Consejo Directivo del IMPLAN.

Desarrollo de capacidades al interior.

El municipio a través de la Dirección de Recursos Humanos y en coordinación con la Oficialía Mayor, analizará los perfiles de cada uno de los empleados municipales; una vez hecho lo anterior se deberán evaluar los conocimientos y las habilidades del personal que conforma la nómina municipal; lo anterior se hará a través de exámenes psicológicos y de conocimiento. Una vez que se cuente con los resultados, el municipio deberá realizar una restructuración interna, para colocar a su personal de acuerdo a sus capacidades intelectuales y competencias laborales en las áreas más idóneas y en donde puedan ser productivas.

Aquel personal que requiera capacitación le será brindado, podrá el municipio coordinarse con el Sindicato de Trabajadores y con instituciones públicas para ofrecer los conocimientos que requieran y pueda este personal ser colocado en áreas idóneas.

Se recomienda que el municipio cree el Servicio Profesional de Carrera.

Establecimiento de competencias y funciones.

Revisión exhaustiva del Reglamento Interior del municipio a través de sus dependencias jurídicas con el objeto de realizar las reformas necesarias para su fortalecimiento, en particular, analizar las competencias que le corresponden como municipio y en función de ello determinar y diseñar las dependencias y áreas que se requieran.

Así mismo se deberá promover y gestionar reformas a las leyes estatales para lograr una mayor eficiencia en los servicios municipales prestados a la ciudadanía, así como poder ejecutar las estrategias e instrumentos que propone este Plan Director de Desarrollo Urbano. Para lograr tales reformas el municipio tendrá que coordinarse con cada una de las dependencias según la materia que se trate.

En materia normativa y regulatoria estatal.

Actualización del marco jurídico estatal en materia de desarrollo urbano.

El Municipio se reunirá con las áreas jurídicas de la Secretaría del Ayuntamiento, del Síndico Procurador, de la Dirección de Obras Públicas, de la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable y el Instituto Municipal de Planeación, para formar una mesa de trabajo para revisar la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa y se elaborarán las propuestas de reformas de dicho instrumento legal. Una vez que se cuente con la propuesta de reforma, será enviada al Ayuntamiento para que, de considerarlo necesario, la propuesta sea enriquecida por el Cabildo. La propuesta de reformas a la Ley será enviada al Congreso Local y se realizarán las gestiones que sean necesarias y las presentaciones que los diputados requieran para explicar y justificar la necesidad de reformas en dicha Ley.

Para poder aplicar los instrumentos *Asignación de costos baldíos; Restricciones a los derechos de desarrollo de predios baldíos; Asignación de costos a la subutilización de capital fijo urbano y la prestación de servicios; Restricciones a los derechos de desarrollo de los predios subutilizados; Incentivos a la construcción de predios baldíos o subutilizados en la zona con potencial de reaprovechamiento; Incumplimiento de acuerdos; Capacidades de promoción de Desarrollo de la Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra; Zonas de Crecimiento hacia el Exterior. 2da y 3ra prioridad; Conformación de una reserva inicial "revolvente"*, se requieren las reformas de los siguientes artículos de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa:

Artículo 5. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

XXIV Bis. Polígono de actuación: superficie delimitada del suelo que se determina en los programas, a solicitud de la Administración Pública o de los particulares para llevar a cabo las acciones determinadas en esta Ley.

Artículo 56. Los Planes Directores de Desarrollo Urbano, son instrumentos prácticos de la planeación urbana y contendrán como mínimo los aspectos siguientes:

I-III…

III Bis. Los polígonos de actuación, en su caso:

IV-VII…

Art. 57. Son acciones de los Planes Directores de Desarrollo Urbano las siguientes:

I…

II…

II Bis. El establecimiento de polígonos de actuación:

Artículo 93 Bis. Tanto en el área urbana, área susceptible de desarrollo como en el área de conservación los programas de desarrollo urbano de centros de población delimitarán las áreas de actuación y determinará objetivos y políticas específicos para cada una de ellas. Dentro de dichas áreas podrán establecerse polígonos de actuación.

I. Las áreas de actuación en el área urbana y en las áreas susceptibles de desarrollo son:

a) **<u>Áreas con potencial de reaprovechamiento</u>**: las que corresponden a la ciudad interior y se divide en: a) áreas con potencial de crecimiento: zonas que tienen grandes terrenos, sin construir, incorporados dentro del tejido urbano, que cuentan con accesibilidad y servicios donde pueden llevarse a cabo los proyectos de impacto urbano, apoyados en el programa de fomento económico, que incluyen equipamientos varios y otros usos complementarios; b) áreas con potencial de redesarrollo, aquellas que cuentan con infraestructura vial y de transporte y servicios urbanos adecuados, localizadas en zonas de gran accesibilidad, en las

que ha concluido la vida económica de la mayoría de los edificios, por lo que son susceptibles de redesarrollar, generalmente ocupadas por vivienda unifamiliar de uno o dos niveles, las cuales podrían captar población adicional, un uso más densificado del suelo, recibir derechos de desarrollo y ofrecer mejores condiciones de rentabilidad; y c) áreas con potencial de densificación, generalmente zonas antiguas de la ciudad utilizadas con poca intensidad, despobladas o con población envejecida, que cuentan con buena localización, infraestructura y equipamientos pero en donde no es todavía viable o conveniente el redesarrollo pero si modificaciones para dar lugar a mayor población residencial.

b) **Áreas con potencial de mejoramiento:** zonas habitacionales de población de bajos ingresos, con altos índices de deterioro y carencia de servicios urbanos, donde se requiere un fuerte impulso por parte del sector público para equilibrar sus condiciones y mejorar su integración con el resto de la ciudad;

c) Áreas con potencial de redesarrollo no habitacionales:

Se aplican también a zonas industriales, comerciales y de servicios deterioradas o abandonadas donde los procesos deben reconvertirse para ser competitivos y evitar impactos ecológicos.

d) **Áreas de conservación patrimonial:** de naturaleza cultural, las que tienen valores históricos, arqueológicos, artísticos y típicos o que forman parte del patrimonio cultural urbano, así como las que sin estar formalmente clasificadas como tales, presenten características de unidad formal, que requieren atención especial para mantener y potenciar sus valores, en congruencia con la legislación aplicable al caso.

e) **Áreas de integración conurbada o metropolitana:** las ubicadas en ambos lados del límite de la zona conurbada. Su planeación debe sujetarse a criterios comunes y su utilización tiende a mejorar las condiciones de integración entre ambos Municipio.

f) **Áreas de expansión:** es la zona susceptible de urbanizar que se extiende entre la ciudad interior y el límite del perímetro urbano.

g) **Área especial de interés social**: son zonas establecidas en los programas de desarrollo urbano que sólo pueden utilizarse para el desarrollo de vivienda de interés social y los usos comerciales y de servicios (equipamientos) para su soporte.

II. Las áreas de actuación en las áreas de conservación son:

a) Áreas de rescate: Aquellas cuyas condiciones naturales han sido alteradas por la presencia de usos inconvenientes o por el manejo indebido de recursos naturales y que requieren de acciones para restablecer en lo posible su situación original.

Las obras que se realicen en dichas áreas se condicionarán a que se lleven a cabo acciones para restablecer el equilibrio ecológico. Los programas establecerán los coeficientes máximos de ocupación y utilización del suelo para las mismas;

b) Áreas de preservación: las extensiones naturales que no presentan alteraciones graves y que requieren medidas para el control del uso de suelo y para desarrollar en ellos actividades que sean compatibles con la función de preservación.

Sólo podrán realizarse en estas áreas, obras para instrumentar la preservación, compatibles con los objetivos señalados a las mismas, previo dictamen de la Secretaría de Desarrollo Social y Humano a través de la Subsecretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Estado.

La legislación ambiental aplicable regulará adicionalmente dichas áreas; y

c) Áreas de producción rural y agroindustrial: las destinadas a la producción agropecuaria, piscícola, turística forestal y agroindustrial. La ley de la materia determinará las concurrencias y las características de dicha producción.

Estas áreas podrán ser emisoras para transferencias de potencialidades de desarrollo, en beneficio de las mismas, en los términos que definan los programas y el artículo 196 de esta Ley.

Artículo 95 párrafo tercero:

En caso de que los predios sin construcción (baldíos) no sean utilizados por el particular conforme al uso previsto en los términos de la fracción XXXII del artículo 5 de esta Ley, en un plazo de 5 años, a partir de la entrada en vigor del Plan Director de Desarrollo Urbano respectivo, dicho uso quedará sin efectos y el inmueble sólo podrá ser utilizado con el uso respectivo que le otorgó dicho plan si se pagan por los derechos de restitución de uso de suelo equivalentes al 75% de la valorización producida por los derechos de desarrollo restituidos.

Artículo 101.- Esta ley determina las siguientes autorizaciones, permisos y licencias:

I…

I Bis.- Restitución de uso de suelo

II.-…

II Bis. Funcionamiento

Artículo 107.- La autoridad municipal podrá expedir los siguientes instrumentos para el control del uso de suelo:

I…

II…

III. Licencia de restitución de uso de suelo, es el documento oficial expedido por la autoridad municipal competente, en la que se hace constar la restitución del uso de suelo y las normas de ordenación para un predio determinado otorgado por los programas de desarrollo urbano de centros de población.

IV. Licencia de funcionamiento, es el documento oficial expedido por la autoridad competente, en la que se certifica el uso de suelo, la norma de ordenación y giro determinado para una edificación.

Capítulo segundo Bis.

Del cambio del uso de suelo como instrumentación de la planeación del desarrollo.

Artículo 120 bis. El Municipio podrá autorizar el cambio de uso de suelo y aplicación de normas de ordenación en predios particulares, en suelo urbano dirigidos al comercio y servicios de bajo impacto urbano; a la micro y pequeña empresa y a la vivienda de interés social, bajo las siguientes condiciones:

I. La autoridad administrativa del Municipio podrá autorizar cambios al uso de suelo para los siguientes casos:

a) Para locales comerciales, de servicios, administración y oficinas de bajo impacto urbano, de hasta 250 m² de superficie construida. Quedan exceptuados los siguientes usos: gasolineras y verificentros; rastros frigoríficos; mudanzas y paquetería.
   Se entenderán por uso de bajo impacto urbano, los establecimientos comerciales y de servicio, que no obstruyan la vía pública, no provoquen congestionamientos viales, no arrojen al drenaje sustancias o desechos tóxicos, no utilicen materiales peligrosos, no emitan humos ni ruidos perceptibles por los vecinos, se ubiquen en planta baja con acceso directo a la vía pública y los procesos de comercialización que se desarrollen sean al menudeo.
b) Para la micro y pequeña industria de bajo impacto urbano y anticontaminante de hasta 1,000 m² de superficie del predio y 500 m² cuadrados de superficie construida.
c) Para la aplicación de proyectos de vivienda de interés social en zonas con potencial de reaprovechamiento de desarrollo urbano en donde sea factible su aplicación, siempre y cuando no cause impactos urbanos, ambientales y sociales negativos.

II. Para la tramitación de las solicitudes de cambio de uso de suelo, se observará el siguiente procedimiento:

a) Deberá instalarse un Comité Técnico por el Municipio, con el fin de atender las solicitudes de cambio de uso de suelo. Este Comité analizará y dictaminará dichas solicitudes, atendiendo a lo señalado en la fracción anterior.
b) El Comité estará integrado por:
   - El regidor titular de la Comisión de Urbanismo, Ecología y Obras Públicas del Ayuntamiento.
   - El titular de cada una de las dependencias siguientes: Secretaría del Ayuntamiento, Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable, Dirección de Obras Públicas, Dirección de Servicios Públicos, Dirección de Desarrollo Económico, dependencia en materia de vialidad y transporte municipal si se cuenta con ella, COMUN, la JUMAPAM, Instituto Municipal de Planeación e Instituto de Vivienda Municipal o su homóloga.
   - Un representante del Consejo Municipal de Desarrollo Urbano.
c) La solicitud se presentará a la Delegación correspondiente y se pagará por los derechos de cambio de uso de suelo. El interesado deberá pagar una contraprestación equivalente al 40% del incremento del valor entre el valor producido por el uso original y el valor obtenido después del cambio de uso. El promovente deberá instalar un letrero perfectamente visible y legible desde la vía pública, indicando el uso de suelo vigente y el solicitado; así como el número de registro de ingreso de la solicitud y el plazo para manifestar opiniones a la Delegación.
d) La solicitud se entrega a la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable local o su homóloga y se turnará la solicitud al Comité Técnico, en su caso incluyendo las observaciones recibidas.
e) El Comité Técnico sesionará de acuerdo a la demanda de solicitudes de cambio de uso de suelo recibidas o al menos una vez al mes.

f) El Municipio publicará por una sola vez en la Gaceta del Municipio, el Dictamen correspondiente emitido por el Comité Técnico, incluyendo una síntesis de la propuesta presentada por el interesado, a fin de quienes acrediten su interés legítimo de conformidad con el Reglamento de Procedimiento Administrativo, presenten ante la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable o su homóloga local las observaciones o comentarios que consideren procedentes.

g) Tomando en consideración lo anterior, la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable local o su homóloga emitirá una resolución, fundada y motivada en la que podrá autorizar o negar la solicitud que se le haya presentado y la notificará al interesado personalmente o por correo certificado.

h) La resolución cuando sea positiva, se publicará en el Periódico Oficial del Estado, se inscribirá en el Registro de los Planes y Programas de Desarrollo Urbano y en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio. La resolución surtirá efectos a partir de su publicación; una vez inscrita, se expedirá el certificado correspondiente.

Los términos a que se sujetará este procedimiento se establecerán en los reglamentos municipales sean de zonificación y usos de suelo o de construcciones.

Los procedimientos a que se refiere este artículo, no podrán aplicarse en ningún caso, en predios que se ubiquen dentro de los polígonos de programas parciales, que en el acuerdo que les dio origen se haya incluido la no modificación de los mismos, durante la vigencia de los programas parciales en el suelo urbano.

Artículo 161. Áreas de donación.

“Artículo 161. El fraccionador cederá gratuitamente al Municipio parte de la superficie del fraccionamiento a fin de que la utilice para parques, jardines, mercados, escuelas y demás sitios de uso o servicio público, de acuerdo con lo que a continuación se establece:

I. Del quince hasta el diez por ciento de la superficie neta vendible de los fraccionamientos de vivienda de objetivo social, de vivienda de interés social, de vivienda popular, de vivienda de servicios progresivos y de vivienda para usos mixtos, según lo autorice el Ayuntamiento.

I. bis. El quince por ciento cuando se trate de fraccionamientos de vivienda residencial, de vivienda media y para uso turístico; y,

II. El diez por ciento de la superficie neta vendible de los fraccionamientos para uso industrial y de vivienda campestre.

No existirá obligación de ceder parte de la superficie del fraccionamiento para los fraccionamientos plurifamiliares verticales de interés social en zonas con potencial de reaprovechamiento del Plan Director de Desarrollo Urbano, pero si existirá la obligación de rehabilitar parques, jardines, mercados, escuelas u otros sitios de uso o servicio público conforme lo establezca el Municipio. El monto de inversión no podrá rebasar el monto al que equivaldría la superficie que en su momento le hubiera correspondido ceder en forma gratuita a favor del Municipio.

La localización de los terrenos que sean cedidos será hecha a propuesta del fraccionador, y de común acuerdo con el Municipio de conformidad con los planes y programas de desarrollo urbano. La cesión de áreas menores a 500 m^2 deberá localizarse en un solo predio. Cuando la cesión no sea mayor a 300 m^2, podrá otorgarse el predio o el pago correspondiente, en cuyo caso se tomará como base el valor comercial de la superficie. Cuando la donación se haga en efectivo y de contado el pago servirá para la formación de áreas verdes, equipamientos públicos y reservas territoriales, el Municipio creará un fondo para este rubro con las aportaciones en efectivo.

El cálculo de la superficie neta vendible se obtendrá descontando de la superficie total del predio la ocupada por vías públicas, áreas cedidas y aquellas que por disposición de ley se encuentren afectas a un destino público.

En los casos de regímenes de propiedad en condominio, los porcentajes de las áreas destinadas al uso común serán los establecidos en el presente artículo, según sea el caso.

Tratándose del supuesto comprendido en la fracción I, el Ayuntamiento podrá autorizar que la cesión de la superficie que le corresponde sea menor del quince por ciento basándose en las necesidades que tenga contempladas el Plan Director de Desarrollo Urbano, el porcentaje de superficie que se deje de ceder deberá entregarse de manera proporcional en equipamiento urbano instalado en el área que se cede. El costo del equipamiento urbano deberá ser proporcional al valor comercial del terreno que se deje de donar.

Los municipios que no cuenten con Plan Director de Desarrollo Urbano exigirán el quince por ciento de la superficie neta vendible en los fraccionamientos contemplados en la fracción I.

Cuando de la consulta del Plan Director de Desarrollo Urbano se verifique que ya existan parques, áreas deportivas e infraestructura urbana en el radio de influencia del fraccionamiento por construirse los cuales satisfacen las necesidades del mismo, se podrá otorgar el porcentaje correspondiente según las fracciones I y II, fuera del fraccionamiento que realiza la cesión cuando el Ayuntamiento previa opinión técnica del Comité Técnico lo autorice y siempre que la superficie a ceder se encuentre en áreas urbanizadas de tal forma que se permita el aprovechamiento por parte del Municipio.

Si dos o más fraccionadores unen las superficies de terreno que les corresponde otorgar en cesión según lo señalado en las fracciones I y II, el Ayuntamiento si así le conviniere, podrá aceptar la superficie de que se trate, debiéndose destinar la superficie cedida para los fines ya establecidos en este artículo y en apego a lo que señale el Plan Director de Desarrollo Urbano.

Capítulo primero Bis.

De los incentivos para el desarrollo urbano de los predios sin construcción.

Artículo 198 Bis. Los incentivos para el desarrollo urbano de los predios sin construcción dentro del perímetro urbano de los centros de población será aplicable en todo el territorio del estado de Sinaloa, como instrumento de fomento para el cumplimiento de las políticas y estrategias contenidas en los planes y programas previstos en el artículo 28 fracciones III y IV de esta Ley.

Para tales fines dichos planes definirán las estrategias, políticas e instrumentos que podrán ser beneficiadas con diferentes incentivos como son: exención y/o descuentos al pago del impuesto predial, impuesto sobre adquisición de inmuebles, derechos de supervisión de fraccionamientos, de expedición de licencia de construcción, derechos de asignación de número oficial y aquellos que señalen los planes y programas de desarrollo urbano.

Así mismo podrá analizarse por la autoridad municipal competente la flexibilidad para la aplicación de los COS y CUS según lo propuesto por los planes y programas de desarrollo urbano, como otras normas y/o requisitos señalados en los reglamentos de construcciones.

Capitulo Primero Ter.

De los gravamentes por desperdicio urbano.

Artículo 198 Ter. Los gravámenes por desperdicio urbano serán aplicables en todo el territorio del estado de Sinaloa como instrumento de sanción. Por desperdicio urbano se entiende el desaprovechamiento que se hace de la inversión pública en infraestructura, equipamiento y prestación de servicios como consecuencia de mantener predios urbanos sin construcción o baldíos, entendidos como tal aquellos que no tengan edificación; aquellos que estando edificados sean inhabitables por abandono o ruina; o bien, aquellos que la construcción permanente sea inferior al 25% de la superficie total del predio o que las edificaciones resulten con valor inferior al 50% del valor del terreno según avaluó.

Para tales fines los planes y programas de desarrollo urbano y de desarrollo urbano de centros de población definirán en sus estrategias, políticas e

instrumentos los diferentes gravámenes que podrán ser determinados como son: asignación de costos a baldíos; restricción a los derechos de desarrollo a los predios baldíos; asignación de costos a la subutilización de capital fijo urbano y la prestación de servicios; y, restricciones a los derechos de desarrollo a los predios subutilizados.

Capítulo Tercero.

De los Estímulos y los Servicios.

Sección I.

De los estímulos.

Artículo 242 Bis. La ejecución de los programas en los polígonos de actuación o los programas de mejoramiento, llevada a cabo por los particulares, mediante los sistemas de actuación social, privada o por cooperación dará lugar a que se les otorguen los estímulos correspondientes.

En el caso del párrafo anterior, los programas deberán prever el otorgamiento de estímulos para los pobladores de menores ingresos y para quienes se ajusten a las acciones determinadas como prioritarias.

No se otorgarán estímulos ni se prestarán servicios urbanos cuando se contravenga lo dispuesto en esta Ley, los programas y su reglamento.

Artículo 63.-

Artículo 242 ter. Los estímulos fiscales se sujetarán a las disposiciones de la Ley de Hacienda Municipal del Estado de Sinaloa y a los Presupuestos de Ingresos y Egresos de los Municipios.

Artículo 64.-

Artículo 242 quater. La Secretaría promoverá, conjuntamente con la Secretaría de Finanzas y los Municipios, el otorgamiento de estímulos financieros para el cumplimiento de los programas.

Artículo 65.-

Artículo 242 quinquies. La Secretaría podrá proveer la capacitación y a la asistencia técnica en materias relacionadas con el desarrollo urbano y el ordenamiento territorial.

Para tal efecto, celebrará convenios con las instituciones educativas, a fin de que se incluyan estas materias en los programas de estudio.

Artículo 66.-

Artículo 242 sexies. La Ley de Hacienda Municipal del Estado de Sinaloa, los Programas de Desarrollo Urbano y los reglamentos municipales regularán estos estímulos y podrán establecer otros adicionales.

Capítulo II.

De los Servicios Públicos Urbanos.

Artículo 67.-

Artículo 242 septies. Los servicios públicos urbanos se prestarán de conformidad con las necesidades sociales y las prioridades que se establezcan en los programas.

Artículo 68.-

Artículo 242 octies. Los estímulos y los servicios públicos en el suelo de conservación, serán acordes a la defensa y aprovechamiento de los recursos naturales, de conformidad con los programas.

Artículo 69.-

Artículo 242 novies. Cuando en las relotificaciones y los polígonos de actuación se lleven a cabo proyectos y acciones impulsados por el sector social, la Administración Pública brindará los estímulos para que puedan realizarse las obras de equipamiento urbano, infraestructura y servicios que se requieran.

Actualización del marco jurídico estatal en materia hacendaria.

El municipio se reunirá con las áreas jurídicas de la Secretaria del Ayuntamiento, del Síndico Procurador, de la Dirección de Obras Públicas, de la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable y del Instituto Municipal de Planeación y con la Tesorería para conformar una mesa de trabajo para revisar la Ley de Hacienda Municipal del Estado de Sinaloa y se elaborarán las propuestas de reformas para dicho instrumento legal. Una vez que se cuente con la propuesta de reforma, será enviada al Ayuntamiento para que de considerarlo necesario, la propuesta sea enriquecida por el Cabildo. La propuesta de reformas a la Ley será enviada al Congreso Local y se realizarán las gestiones que sean necesarias y las presentaciones que los diputados requieran para explicar y justificar la necesidad de reformas en dicha Ley.

Para poder aplicar los instrumentos de *Asignación de costos baldíos; Restricciones a los derechos de desarrollo de predios baldíos; Asignación de costos a la subutilización de capital fijo urbano y la prestación de servicios; Restricciones a los derechos de desarrollo de los predios subutilizados; Incentivos a la construcción de predios baldíos o subutilizados en la zona con potencial de reaprovechamiento; Incumplimiento de acuerdos; Capacidades de promoción de desarrollo de la Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra; Zonas de crecimiento hacia el exterior. 2da y 3ra prioridad; y Conformación de una reserva inicial "revolvente"*, se requieren las reformas de los siguientes artículos de la Ley de Hacienda Municipal del Estado de Sinaloa:

Art. 35, Fracción I, párrafo segundo:

"Aquellos predios sin construcción que cuenten con los servicios de agua potable y drenaje y se localicen en las zonas o sectores con prioridad de desarrollo urbano según lo señalado por los planes o programas de desarrollo urbano y/o programas de desarrollo urbano de centros de población causarán una tasa gravable del 1% del valor catastral por los tres primeros años contados a partir de la publicación en el Periódico Oficial El Estado de Sinaloa de cualquiera de los instrumentos de

planeación urbana anteriormente señalados, el punto porcentual aumentará cada año después de los tres años hasta alcanzar el 15% del valor catastral del predio sin construcción."

IMPUESTO POR DESPERDICIO DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO URBANO.

Artículo 43. Impuesto predial.

Artículo 43 Bis. Tratándose de predios sin construcción (baldíos) o subutilizados en la zona de potencial de reaprovechamiento del Programa Municipal de Desarrollo Urbano o su equivalente en los programas de desarrollo urbano de centros de población, que se edifiquen dentro de los dos primeros años después de publicado el programa de desarrollo urbano se les hará un descuento del 90% por dos años consecutivos al inicio de las obras de edificación; si la edificación sobre el predio sin construcción o subutilizado se trata de vivienda con valor menor a 9,500 salarios mínimos diarios el descuento del 90% se hará por tres años; pero si la edificación se trata de vivienda de interés social multifamiliar vertical en la zona de reaprovechamiento del Plan Director de Desarrollo Urbano se le hará un descuento del 90% por cuatro años, en todos los casos el beneficio podrá obtenerse a partir del siguiente año fiscal al inicio de las obras de edificación.

Artículo 46. Impuesto de Adquisición de Inmuebles.

Artículo 46 Bis. Tratándose de predios sin construcción (baldíos) o subutilizados en la zona con potencial de reaprovechamiento del Programa Municipal de Desarrollo Urbano o su equivalente en los programas de desarrollo urbano de centros de población, que se adquieran para su edificación inmediata (para iniciar en menos de 180 días) y comprobando tal hecho se les hará un descuento del 40%; si el predio sin construcción o subutilizado se adquiere para edificación de vivienda con valor menor a 9,500 salarios mínimos diarios a construirse en el primer año de adquirido el predio y comprobando tal hecho el descuento se hará por 80%.

Artículo 57 Bis. (Supervisión de fraccionamientos; asignación de número oficial; licencia de construcción) Tratándose de predios sin construcción (baldíos) o subutilizados en la zona con potencial de reaprovechamiento del Programa Municipal de Desarrollo Urbano o su equivalente en los programas de desarrollo urbano de centros de población, que se adquieran para su edificación inmediata (para iniciar en menos de 180 días) y comprobando tal hecho, se les hará un descuento del 30% en el concepto de supervisión de fraccionamiento, del 30% en el concepto de asignación de número oficial, y del 40% en el concepto de expedición de licencia de construcción sin importar que no sea para vivienda, siempre cuando se construya conforme a las normas establecidas para el COS y CUS del predio.

Bajo las mismas condiciones excepto que la edificación sobre el predio sin construcción o subutilizado se trata de vivienda con valor menor a 9,500 salarios mínimos diarios, los descuentos serán del 60% en el concepto de supervisión de fraccionamiento, del 60% en el concepto de asignación de número oficial, y del 80% en el concepto de expedición de licencia de construcción.

En todos los casos el beneficio podrá obtenerse a partir del siguiente año fiscal al inicio de las obras de edificación.

COMPENSACIÓN ECONOMICA POR LAS ÁREAS DE DONACIÓN.

Artículo.- Tratándose del pago en compensación por las áreas de donación que a las que se refiere la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, se deberá pagar el metro cuadrado según su valor comercial.

Artículo 57…

6. Bis. Por la expedición de licencia de cambio de uso de suelo 13.0 veces el salario mínimo general diario vigente.

Capitulo XIII Bis.

DE LOS DERECHOS POR CAMBIO DE USO DE SUELO URBANO

Artículo 91 Bis. Es objeto de este derecho el cambio de uso de suelo según lo señalado por la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa. Son sujetos de este derecho, las personas físicas o morales a título de poseedores o propietarios que soliciten al Ayuntamiento el cambio de uso de suelo según lo dispuesto por la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.

Por los derechos por el cambio de uso de suelo se deberá pagar una contraprestación equivalente al 40% del incremento del valor entre el valor producido por el uso original y el valor obtenido después del cambio de uso.

Capitulo XIII Ter

DE LOS DERECHOS POR RESTITUCIÓN DE USO DE SUELO URBANO

Art. 91 Bis. Es objeto de este derecho la restitución de uso de suelo de los predios sin construcción o baldíos o subutilizados.

Art. 91 Ter. Son sujetos de este derecho, las personas físicas o morales a título de poseedores o propietarios que soliciten al Ayuntamiento la restitución de uso de suelo de un predio sin construcción o baldío.

Art. 91 Quater. Los derechos por la restitución de uso de suelo se causarán y pagarán el 75% de la valorización producida por los derechos de desarrollo restituidos respecto al valor del suelo sin derechos de desarrollo.

Actualización del marco jurídico estatal en materia de tránsito y transporte.

El municipio se reunirá con las áreas jurídicas de la Secretaría del Ayuntamiento, del Síndico Procurador, de la Dirección de Obras Públicas, de la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable y del Instituto Municipal de Planeación y las áreas o direcciones creadas para tratar temas de movilidad, para conformar una mesa de trabajo para revisar la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Sinaloa y se elaborarán las propuestas de reformas para dicho

instrumento legal. Una vez que se cuente con la propuesta de reforma, será enviada al Ayuntamiento para que de considerarlo necesario, la propuesta sea enriquecida por el Cabildo. La propuesta de reformas a la Ley será enviada al Congreso Local y se realizarán las gestiones que sean necesarias y las presentaciones que los diputados requieran para explicar y justificar la necesidad de reformas en dicha Ley.

Para poder aplicar los instrumentos de *Movilidad eficiente*, se requieren las reformas de los siguientes artículos de la Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Sinaloa:

VII. Otorgar concesiones para la construcción, administración, operación y conservación de la infraestructura especializada, así como de las instalaciones auxiliares que contribuyen al funcionamiento del transporte público de pasajeros.

Artículo 179. El transporte, como servicio público, es una atribución del Estado, siendo suya la facultad tanto de legislar sobre esta materia a través del Poder Legislativo Estatal, como la de la prestación del servicio público a través del Poder Ejecutivo del Estado, quien se podrá reservar el derecho de ofrecerlo directamente, a través de los órganos que al efecto se creen, otorgarlo a instituciones oficiales, o bien, autorizarlo o concesionario a particulares conformados como personas morales.

Artículo 185. Concesión de servicio público de transporte es la autorización que otorga el Ejecutivo del Estado, en los términos de la presente Ley, para prestar al público el servicio de transporte de personas o cosas en los centros poblados y caminos del Estado de Sinaloa, mediante el cobro de tarifas autorizadas.

Artículo 189. Las concesiones para explotar el servicio público de transporte en el Estado, se otorgarán a las personas morales, y se expedirán en forma colectiva.

Artículo 190. Las personas morales que pretendan obtener una concesión deberán estar constituidas de acuerdo con las leyes respectivas, cuyo objeto y naturaleza jurídica le permita ser concesionaria para la explotación del servicio de transporte.

Artículo 191. Derogar el segundo párrafo.

Artículo 192. Las personas morales serán las titulares de las concesiones de servicio público de transporte, con el número de permisos que las necesidades del servicio lo requiera a juicio de las Autoridades de Tránsito y Transportes.

La concesión a las Personas Morales para explotar el Servicio Público de Transporte, bajo los esquemas de Ruta o Zona, dependerá de los análisis territoriales y de gobernación que permitan contar con un servicio armónico y eficiente. El número de unidades asignadas al servicio no deberá ser motivo de un procedimiento formal establecido en la Ley, sino resultado de los estudios en el que se establezcan las metas del servicio bajo criterios de eficiencia, rentabilidad y equilibrio entre la demanda y la oferta, mismo que podría ser variable a lo largo del día y de los días.

Artículo 193. Derogado.

Artículo 196. Tratándose de concesiones en la autorización de los permisos gozarán de preferencia aquellos que tengan buen desempeño en la prestación del servicio.

Artículo 198. El número de concesiones o permisos para las rutas de transporte público en las diferentes zonas o sectores se sujetará a las necesidades del sector en el que se vaya a autorizar.

Antes de que el Estado autorice rutas será necesario un estudio del sector por donde dicha ruta pasará, el enfoque de nuevas rutas, será encaminado no a las necesidades socioeconómicas de la población del sector, si no, en virtud de las necesidades de traslado para toda la población.

Artículo 233. El ejecutivo del Estado podrá otorgar mediante convocatoria pública concesiones de servicio público de transporte, cuando se requiera establecer un servicio que tenga características especiales, para satisfacer las necesidades de transporte colectivo de la mayoría de la población del sector de que se trate, como exigencia de interés social.

Deben incorporarse a la Ley los siguientes criterios, conceptos y figuras:

1. Se establecerá la obligación de un **Anexo Técnico al contrato concesión** para la prestación del servicio del transporte público, el cual establecerá los parámetros de medición de metas y objetivos que precisarán la calidad, la rentabilidad y la eficiencia del sistema.
2. **Analistas de movilidad:** será el experto que revise la información cotidiana que se genera en la prestación del servicio público de transporte y que se encargará de proponer las mejoras continuas. Será el encargado de verificar el cumplimiento del contrato de la concesión.
3. **Carriles confinados:** carriles exclusivos para el tránsito del transporte público de pasajeros.
4. **Ciclovía:** infraestructura señalizada y destinada al uso preferente de la bicicleta.
5. Regular la circulación de las bicicletas.
6. Definir la autoridad con las atribuciones para la regulación de las tarifas, horarios e itinerarios del transporte público de pasajeros.
7. Se debe considerar la situación de los descuentos por razones de condición social, población con discapacidad o estudiantes y deberá ser aportada por el gobierno municipal y no por las empresas concesionarias.
8. Considerar la inclusión de las nuevas tecnologías en el sistema de transporte público de pasajeros.
9. **Incorporar los componentes para la modernización sustentable del transporte urbano**: Se requieren redes de movilidad urbana, basadas en la demanda de movilidad se deben definir las redes de rutas troncales, alimentadoras y específicas.

Las redes de movilidad urbana están conformadas por:

1. Red peatonal (banquetas y andadores).
2. Red no motorizada (ciclopistas y paraderos).
3. Red integral del transporte público.
4. Red de transporte privado.

5. Red de transporte de carga.
6. Red de espacios públicos y privatizados.
7. Facilidades de transferencia entre redes como estacionamientos y parqueaderos de bicicletas.

Para lograr lo anterior se requiere: adecuación de la infraestructura vial e instalaciones; elección y gestión del parque vehicular; tecnologías de control operativo, tarifario, etc.; modo de organización de los prestadores; visión y capacidad rectora de las instituciones públicas; y filosofía y coherencia en el marco legal del transporte.

10. Reconocimiento de facultades a los Municipios para intervenir en materia del transporte público, en virtud que las concesiones se ejecutan sobre el Municipio. Debe considerarse también la facultad para intervenir en la definición de las rutas del transporte público de personas.

Elaboración de Reglamentos Municipales.

El Municipio se reunirá con las áreas jurídicas de la Secretaría del Ayuntamiento, del Síndico Procurador, de la Dirección de Obras Públicas, de la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable y del Instituto Municipal de Planeación, como mínimo para conformar una mesa de trabajo para proponer las reformas necesarias al Reglamento de Construcciones, así como elaborar y proponer al Cabildo el Reglamento de Zonificación y Usos de Suelo. Una vez que se cuente con las propuestas de reforma o bien la iniciativa de reglamento, será enviada al Consejo Directivo del IMPLAN, al Consejo Municipal de Desarrollo para emisión de observaciones y propuestas, posteriormente será enviado a Secretaría del Ayuntamiento para que el proyecto sea remitido a las comisiones de Cabildo y una vez analizada por éstas, se envíe al pleno del Cabildo y una vez aprobado el reglamento, sea reforma o nuevo, se publique en el Periódico Oficial El Estado de Sinaloa.

Se propone que el Reglamento de Zonificación y Usos de Suelo considere este contenido:

El Reglamento de Zonificación y Usos de Suelo es un instrumento jurídico normativo el cual tiene como objetivo establecer los lineamientos tendientes a mejorar la calidad de la urbanización propiciando la formación de una cultura urbana dentro del municipio, fomentando un crecimiento ordenado del territorio mediante un seguimiento administrativo y técnico; determinando las bases para la concurrencia y coordinación entre el estado y el municipio en materia de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y desarrollo urbano; estableciendo las bases y normas para la consulta a la sociedad mediante la participación en el proceso de la planeación y las acciones a emprender; definiendo los fundamentos y creando las condiciones para la implementación de la política de gestión en competencias del municipio en materia de desarrollo urbano; aplicando, controlando y vigilando las atribuciones y responsabilidades de la autoridad municipal, así como de las dependencias municipales encargadas del desarrollo urbano; estableciendo los procedimientos de los particulares con un interés jurídico en materia de desarrollo urbano, asentamientos humanos y ordenamiento territorial sobre los predios y/o edificaciones existentes dentro de los límites jurídico-administrativos del municipio y de cualquier trámite urbanístico previsto en la legislación en materia de desarrollo urbano del estado de Sinaloa, en el Reglamento de Protección Ambiental, en el Reglamento de Anuncios y demás políticas aplicables fomentando el desarrollo y bienestar de la población; determinando la forma de aplicación para la planeación urbana, el ordenamiento territorial y el desarrollo de los asentamientos humanos; determinando los procesos jurídico-administrativos para los trámites urbanísticos en los predios del municipio; estableciendo la normatividad para vigilar, controlar y aplicar el cumplimiento del propio reglamento y de los programas de desarrollo urbano así como las infracciones, medidas de seguridad y sanciones aplicables y/o clausuras; aplicando y vigilando la normatividad que corresponda para las especificaciones y acondicionamientos arquitectónicos que se requieran, con el objetivo de que las

personas con discapacidad se desplacen libremente; y supervisando y aplicando criterios ambientales de conservación de áreas naturales.

Se propone el siguiente apartado ya sea para el reglamento de construcciones o para el reglamento de zonificación y usos del suelo:

Procedimiento para el cambio de uso de suelo.

Se autorizarán los cambios de uso de suelo previstos en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa respetando el procedimiento que señala dicha legislación y cumpliendo además con los siguientes aspectos del procedimiento:

1. La Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable o su homóloga tendrá a disposición de los ciudadanos los formatos de solicitud para cambio de uso de suelo y la lista de requisitos.
2. Una vez que el promovente cumpla con los requisitos, ingresará su solicitud ante la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable o su homóloga y se le asignará un número de registro. El solicitante tendrá la obligación, durante un periodo de diez días naturales contados a partir del día en que se le asignó número de registro, de colocar un letrero en la propiedad motivo del cambio que cumpla con las especificaciones que al efecto se determinen en los lineamientos técnicos; entre otros el letrero contendrá el uso de suelo actual y el uso de suelo solicitado.
3. La Dirección verificará su instalación, para lo cual integrará un reporte fotográfico que se anexará al expediente.
4. Transcurridos los diez días la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable o su homóloga turnará el expediente respectivo junto con las posibles oposiciones de los ciudadanos que se hayan hecho llegar en el periodo en el que permaneció el letrero al secretario del Comité Técnico conformado por las autoridades municipales en las siguientes materias: desarrollo urbano a través de los Instituto Municipal de Planeación, quien encabezará el Comité, y participarán: en el rubro de medio ambiente la Dirección de Ecología y Medio Ambiente ; agua potable

y alcantarillado (JUMAPAM); y en transporte a través de la Dirección de Vialidad y Transportes del estado de Sinaloa. La participación de todas ellas será vinculante.

5. El Comité Técnico analizará y dictaminará el cambio de uso de suelo solicitado. La Dirección tomando en consideración el dictamen, elaborará un proyecto de resolución, para ser turnado al Cabildo, con copia al interesado, para su aprobación o rechazo. En caso de ser aprobada la modificación se publicará por una sola vez en el periódico oficial y se ordenará su inscripción en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, previo pago de derechos.
6. El interesado deberá pagar una contraprestación equivalente al 40% del incremento del valor entre el valor producido por el uso original y el valor obtenido después del cambio de uso.
7. Una vez inscrita en el Registro, el interesado podrá solicitar la expedición del certificado respectivo, previo pago de derechos correspondientes

También deberá incluirse en el Reglamento de Zonificación y Usos de Suelo lo relativo a los Polígonos de Actuación y el Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios, bajo los siguientes lineamientos. El desarrollo de este tema se presenta en el apartado de Instrumentos para el Crecimiento Urbano.

En materia administrativa y ejecutora.

El municipio a través de la Tesorería Municipal elaborará las normas, manuales y programas para el gasto de los recursos financieros, los bienes y los activos; así mismo se convocará a las áreas administrativas de las paramunicipales para capacitarlos y manejar los mismos programas.

La Dirección de Recursos Humanos y la Dirección de la Función Pública se encargarán de gestionar e involucrar a todas las dependencias y paramunicipales para la elaboración de los reglamentos interiores, los organigramas de cada dependencia, los manuales de organización y los manuales de procedimientos a que cada dependencia deberá sujetarse.

En materia de promoción de inversiones.

El municipio gestionará y promoverá apoyos con dependencias estatales, federales, la iniciativa privada e instituciones nacionales e internacionales que otorguen incentivos y apoyos al sector privado. Gestionará a nivel estatal los CEPROFIES o incentivos similares; así mismo con la gestión para las reformas a la Ley de Hacienda del Estado de Sinaloa se impulsarán también incentivos a la inversión local y regional.

Supervisión, evaluación y control.

Se recomienda se establezcan indicadores de los planes y programas de desarrollo social y de desarrollo urbano, y que para la evaluación del cumplimiento se convoca y se conforme un observatorio urbano ciudadano como órgano colegiado integrado por ciudadanos, colonos, académicos, colegios de profesionistas varios (abogados, notarios públicos, politólogos, ingenieros civiles, ingenieros electricistas, arquitectos). Las evaluaciones anuales que se realicen deberán publicarse en la página oficial digital del observatorio y del municipio.

Instrumentos de planificación estratégicos.

El municipio deberá actualizar con regularidad y en los términos que marca la Ley los planes y programas de desarrollo urbano que estén vigentes y elaborar en corto plazo aquellos que le hagan falta, así como los planes directores de las sindicaturas. El responsable de esta tarea será IMPLAN en coordinación con el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano y la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable o su homóloga, de acuerdo a los procedimientos establecidos por la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.

Si aún no cuenta con su plan operativo institucional y el presupuesto institucional de proyectos, deberá elaborarlos, los mismos deberán estar en total concordancia con el programa de desarrollo social y con los planes y programas de desarrollo urbano, estos serán elaborados por las dependencias en coordinación con la tesorería municipal.

Se elaborarán por cada una de las dependencias sus organigramas, sujetándose a la estructura establecida en reglamento interior del Ayuntamiento vigente, se elaborarán los manuales de organización y funciones, así como los manuales de procedimientos y el cuadro de asignación de personal; coordinarán estos trabajos la Dirección de Recursos Humanos y la Dirección de la Función Pública, deberán celebrarse reuniones y capacitaciones para poder lograr estos objetivos.

Se recomienda elaborar el texto único de procedimientos administrativos, se requerirá la instalación de todas las dependencias que realizan gestiones de trámites, para poder unificar los procedimientos, requisitos y tiempos para cada uno de ellos. Una vez elaborado dicho texto deberá ser sometido a la aprobación del Cabildo y publicarse en la Gaceta Municipal y en el Periódico Oficial El Estado de Sinaloa.

Instrumentos de planificación operativa.

Cada una de las dependencias dos meses antes del cierre de la elaboración de la Ley de Ingresos deberán elaborar su plan de trabajo anual del año próximo y el mismo será enviado a Oficialía Mayor, al Síndico Procurador y a la Tesorería Municipal, para que así se estimen los ingresos y los gastos a generarse en el próximo año.

Otros Instrumentos.

Embargo de predios morosos en el impuesto predial

El Instituto Municipal de Planeación, el Instituto de Catastro Municipal y la Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable o su homóloga, identificarán los predios baldíos que le ocasionan desperdicios urbanos al Municipio; así como los predios con adeudos fiscales; con ellos elaborarán un listado con la clave catastral, el nombre del propietario y la ubicación del predio con su respectivo mapa de localización.

Esta información será enviada a la Dirección de Recaudación y se marcará copia a la Tesorería Municipal, la Dirección de Recaudación analizará el estatus de

deuda de los bienes inmuebles señalados, si el bien inmueble tiene adeudos por más de un año (cuatro trimestres), se iniciará le notificación de la liquidación del crédito fiscal que se le determine. Una vez notificado y habiendo sido omiso el contribuyente, se le requerirá del pago conforme a lo señalado en la Ley de Hacienda Municipal del Estado de Sinaloa, si no se cubre el adeudo se procederá al embargo en apego a la norma jurídica recién mencionada hasta llegar al remate de dicho bien si es necesario.

Coordinación de instancias públicas.

Establecer mesas y comités de trabajo periódicas entre representantes de las diferentes instancias gubernamentales para el acuerdo de proyectos y programas.

Mecanismos de evaluación y seguimiento.

El presenta Plan Parcial Centro Histórico de Mazatlán queda sujeto a las evaluaciones y revisiones que marca la ley en la materia, de acuerdo a lo estipulado en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa en su Título Tercero de la Planeación Urbana, Capítulo Primero del Sistema Estatal de Planeación Urbana, en su artículo 29, que establece que los planes y programas tendrán vigencia indefinida y estarán sujetos a un proceso permanente de revisión, actualización, seguimiento y evaluación.

Sin menos cabo de lo anterior, el presente Plan estará sujeto a evaluación de la efectividad y conveniencia de las diferentes partes que lo componen para garantizar la vigencia, congruencia y eficacia del presente instrumento.

Estas revisiones y evaluaciones podrán llevarse a cabo cada seis meses de acuerdo a lo establecido en la referida Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.

ANEXOS.

Anexo I. Tipo de Vegetación Presente en el Municipio de Mazatlán.

Tipo de vegetación	Número de Fragmentos	Hectáreas	Proporción
Selva baja caducifolia y subcaducifolia	26	96,838.86	38.90%
Agricultura de temporal	46	74,493.17	29.92%
Agricultura de riego	8	23,703.06	9.52%
Selva mediana caducifolia y subcaducifolia	15	12,200.64	4.90%
Selva baja espinosa	19	8,888.99	3.57%
Bosque de pino	4	7,926.87	3.18%
Bosque de encino	15	7,564.49	3.04%
Asentamiento humano	6	7,890.70	3.17%
Bosque de pino-encino	4	4,584.59	1.84%
Manglar	6	1,634.54	0.66%
Pastizal inducido	2	1,118.04	0.45%
Pastizal cultivado	4	1,026.73	0.41%
Vegetación halófila y gipsófila	3	518.62	0.21%
Cuerpo de agua	4	355.55	0.14%
Área sin vegetación aparente	1	201.15	0.08%

Fuente: Elaboración propia con información de la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad-–CONABIO-.

Anexo II. Unidades de Paisaje.

Unidad de paisaje	Upmz01
Área y porcentaje	17,023.05 (3.41%)
Clima	(A)C(w2) semicálido subhúmedo;
	C(w2) templado subhúmedo
Uso de suelo y vegetación	Bosque de pino
Suelo	Litosol
Topoformas	Sierra alta con cañadas
Unidad de paisaje	**Upmz02**
Área y porcentaje	18,487.86 (3.71%)
Clima	Awo. cálido subhúmedo
	(A)C(w2) semicálido subhúmedo
	C(w2) templado subhúmedo.
Uso de suelo y vegetación	Bosque de pino encino, encino, pino-encino y selva baja y mediana caducifolia y subcaducifolia.
Suelo	Cambisol crómico y litosol
Topoformas	Sierra alta con cañadas
Unidad de paisaje	**Upmz03**
Área y porcentaje	24,251.55 (4.86%)
Clima	Awo.- cálido subhúmedo
	Aw1.- Cálido subhúmedo
	(A)C(w2).- semicálido subhúmedo.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de temporal, bosque de encino y pino-encino, selva baja y mediana caducifolia y subcaducifolia
Suelo	Cambisol crómico, litosol y regosol éutrico.
Topoformas	Cañón típico, lomeríos con valles y sierra altas con cañadas.
Unidad de paisaje	**Upmz04**
Área y porcentaje	6,321.94 (1.27%)
Clima	Awo cálido subhúmedo
	(A)C(w2) semicálido subhúmedo
	Aw1 cálido subhúmedo.
Uso de suelo y vegetación	Bosque de encino, selva baja y mediana caducifolia y subcaducifolia
Suelo	Cambisol crómico y litosol
Topoformas	Sierra alta con cañadas
Unidad de paisaje	**Upmz05**
Área y porcentaje	39,774.50 (7.97%)
Clima	Awo cálido subhúmedo

	Aw1 cálido subhúmedo
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de temporal, bosque de encino y selva baja y mediana.
Suelo	Cambisol crómico, litosol y regosol éutrico
Topoformas	Lomeríos con valles y sierra alta con cañadas.
Unidad de paisaje	**Upmz06**
Área y porcentaje	25,339.35 (5.08%)
Clima	Awo- cálido subhúmedo,
	Aw1.- Cálido subhúmedo
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de riego, agricultura de temporal, selva baja y mediana caducifolia y subcaducifolia.
Suelo	Cambisol crómico y regosol éutrico
Topoformas	Lomeríos con valles y sierra alta con cañadas
Unidad de paisaje	**Upmz07**
Área y porcentaje	46,657.07 (9.35%)
Clima	Awo cálido subhúmedo
	BS1(h')w.- semiárido, cálido
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de riego y temporal, pastizal inducido y selva baja y media caducifolia y subcaducifolia
Suelo	Cambisol crómico, feozem háplico, regosol éutrico
Topoformas	Llanura costera con lomerío, lomerío con valles y sierra baja con lomeríos
Unidad de paisaje	**Upmz08**
Áea y porcentaje	69,420.63 (13.92%)
Clima	Awo cálido subhúmedo.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de riego y temporal, selva baja y mediana caducifolia y subcaducifolia.
Suelo	Cambisol crómico, feozem háplico y rigosol éutrico
Topoformas	Llanura costera con lomerío y piso rocoso, lomeríos con valles y sierra baja con lomeríos
Unidad de paisaje	**Upmz09**
Área y porcentaje	8,945.68 (1.79%)
Clima	Awo cálido subhúmedo.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de riego y temporal, selva baja y mediana caducifolia y subcaducifolia
Suelo	Cambisol crómico, feozem háplico y regosol éutrico
Topoformas	Llanura costera con lomerío y piso rocoso, lomerío con valles y sierra baja con lomeríos
Unidad de paisaje	**Upmz10**
Área y porcentaje	55,580.53 (11.14%)
Clima	Awo cálido subhúmedo.

Uso de suelo y vegetación	Agricultura de riego y temporal, manglar y pastizal cultivado.
Suelo	Feozem háplico y regosol éutrico
Topoformas	Llanura costera con lomerío y piso rocoso, llanura de barreras inundable.
Unidad de paisaje	**Upmz11**
Área y porcentaje	1,336.96 (0.27%)
Clima	Awo cálido subhúmedo.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de temporal, manglar, vegetación halófila y gipsófila.
Suelo	Feozem háplico y regosol éutrico.
Topoformas	Llanura costera con lomerío y piso rocoso y llanuras de barreras inundables.
Unidad de paisaje	**Upmz12**
Área y porcentaje	305.67 (0.06%)
Clima	Awo cálido subhúmedo.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de temporal y vegetación halófila y gipsofila
Suelo	Feozem háplico y regosol éutrico
Topoformas	Llanura costera con lomeríos y piso rocoso, llanura de barreras inundables.
Unidad de paisaje	**Upmz13**
Área y porcentaje	1986.59 (0.4%)
Clima	Awo cálido subhúmedo;
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de temporal y manglar
Suelo	Regosol éutrico
Topoformas	Llanura costera con lomerío y piso rocoso o sementado.
Unidades de paisaje	**Upmz14**
Área y porcentaje	46,905.18 (9.4%)
Clima	Awo cálido subhúmedo;
	BS1(h')w semiárido cálido.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de riego y de temporal, manglar y pastizal cultivado, área sin vegetación aparente.
Suelo	Cambisol crómico, feozem háplico y regosol éutrico
Topoformas	Llanura costera con lomerío y piso rocoso o sementado.
Unidades de paisaje	**Upmz15**
Área y porcentaje	4,802.08 (0.96%)
Clima	Awo cálido subhúmedo;
	BS1(h')w semiárido cálido.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de temporal, selva baja caducifolia y subcaducifolia
Suelo	Regosol éutrico

Topoformas	Llanura costera con lomerío y piso rocoso o sementado.
Unidad de paisaje	**Upmz16**
Área y porcentaje	27,268.42 (5.47%)
Clima	Awo cálido subhúmedo;
	BS1(h')w semiárido cálido.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de temporal, pastizal cultivado, selva baja caducifolia y subcaducifolia, selva baja espinosa
Suelo	Cambisol crómico, regosol éutrico y rendzina
Topoformas	Llanura costera con lomeríos y piso rocoso o sementado, lomeríos con valles.
Unidad de paisaje	**Upmz17**
Área y porcentaje	16,697.46 (3.35%)
Clima	BS1(h')w semiárido cálido;
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de riego y temporal, selva baja caducifolia y subcaducifolia, selva baja espinosa.
Suelo	Cambisol crómico, regosol éutrico y rendzina
Topoformas	Llanura costera con lomeríos y piso rocoso o sementado
Unidades de paisaje	**Upmz18**
Área y porcentaje	27,248.98 (5.46%)
Clima	Awo. cálido subhúmedo;
	BS1(h')w semiárido cálido.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de riego y temporal, selva baja caducifolia y subcaducifolia, y selva baja espinosa.
Suelo	Cambisol crómico, regosol éutrico y rendzina
Topoformas	Llanura costera con lomeríos y piso rocoso o sementado
Unidades de paisaje	**Upmz19**
Área y porcentaje	235.30 (0.05%)
Clima	Aw0 cálido subhúmedo;
	BS1(h’)w semiárido cálido.
Suelo	Regosol éutrico
Topoformas	Isla
Unidad de paisaje	**Upmz20**
Área y porcentaje	987.49 (0.2%)
Clima	BS1(h')w semiárido cálido.
Uso de suelo y vegetación	Manglar, selva baja espinosa y vegetación Halófila y gipsófila
Suelo	Cambisol crómico y regosol éutrico
Topoformas	Llanura costera con lomeríos y piso rocoso o sementado
Unidad de paisaje	**Upmz21**

Área y porcentaje	432.48 (0.09%)
Clima	Awo cálido subhúmedo.
Uso de suelo y vegetación	Cuerpo de Agua (Presa Picachos)
Suelo	Regosol éutrico
Topoformas	Llanura costera con lomeríos y piso rocoso o segmentado
Unidad de paisaje	**Upmz22**
Área y porcentaje	58,8831.58 (11.79%)
Clima	Awo.- cálido subhúmedo;
	BS1(h')w semiárido cálido.
Uso de suelo y vegetación	Agricultura de riego y temporal, pastizal cultivado, selva baja caducifolia y subcaducifolia, selva baja espinosa.
Suelo	Cambisol crómico, litosol, regosol éutrico y rendzina
Topoformas	Llanura costera con lomeríos y piso rocoso o segmentado, lomerío con valles, sierra baja con lomeríos.

Fuente: Elaboración propia con base en información de la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad-–CONABIO-.

Anexo III. Huracanes que han impactado al municipio de Mazatlán.

Huracán	Fecha	Daños	Ubicación
Olivia	24/10/1975	Los vientos registrados en la ciudad de Mazatlán se fueron 138mph (222km/h). Hubo afectación de 7,000viviendas en Mazatlán y 14 pueblos cercanos. 10,000viviendas afectadas con diferentes niveles de daños. Pérdidas por más de cien millones de pesos. Mazatlán fue declarada zona de desastre.	Mazatlán
Lidia	08/09/1993	Antes de tocar territorio Sinaloense este huracán alcanzo la categoría 2. Presento vientos sostenidos de hasta 150mph (240km/h). Mazatlán queda incomunicado, por tierra y sin agua.	Mazatlán
Kenna	22/10/2002	Este fenómeno alcanzó la Categoría 5, con vientos sostenidos de 165mph (270km/h).	Mazatlán
Nora	01/10/2003	El ciclón se debilitó rápidamente al llegar a tierra, al norte de Mazatlán el 9 de septiembre. No hubo ningún daño significativo. Entre el 8 y el 9 de octubre, a unos 20km al Sur-Sureste de la población de Cruz de Elota, Sinaloa se encontraba con vientos máximos sostenidos de 45km/h y rachas de 65km/h a 105mph (165km/h)	Mazatlán
John	31/08/2006	Las autoridades de Protección Civil emitieron una alerta en los municipios de Concordia, Elota, Escuinapa, El Rosario y Mazatlán por la trayectoria que mantiene el huracán John.	Concordia, Elota, Escuinapa, El Rosario y Mazatlán

Huracán	Fecha	Daños	Ubicación
Lane	21/09/2006	En este huracán se registraron vientos sostenidos por 125 mph (205 km/h). El fenómeno provoco daños en 91 poblados; 150 mil damnificados; más de 10,000 personas desalojadas de inundaciones por el desbordamiento de 16 ríos. Destruyo los puentes Las Flores, localizado en la carretera México 15 y el ubicado en el kilómetro 95 de la Maxipista Culiacán-Mazatlán fueron destruidos por las fuertes corrientes de agua Se informó que 8 mil habitantes de 68 comunidades del estado de Sinaloa se encontraban incomunicados, debido a las inundaciones ocasionadas por el Huracán Lane. Se reportaron daños severos en 2 mil 732 kilómetros de 213 caminos vecinales, de los cuales mil 570kilómetros pertenecen Mazatlán, y el resto a los municipios de Concordia, Cosalá, Culiacán, Escuinapa y Elota.	Mazatlán, Concordia, Cosalá, Culiacán, Escuinapa y Elota.
Jimena	31/08/2006	Los puertos de Mazatlán y Topolobampo fueron cerrados a la navegación, ante los primeros oleajes, lluvias y vientos provocados por el huracán Jimena que aumentó su capacidad de destrucción a categoría 5, en la escala Saffir- Simpson.	Mazatlán y Topolobampo

Fuente: Elaboración propia con datos del Atlas de Riesgos Naturales en el Municipio de Mazatlán, Sinaloa 2011.

Anexo IV. Programación y Corresponsabilidad Sectorial.

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
1. Estrategia de Crecimiento Urbano (Crecimiento Inteligente)								
1.1 Reaprovechamiento de áreas urbanas o crecimiento hacia el interior.	Crecimiento Inteligente	Promover el crecimiento hacia el interior de la ciudad, en dos vertientes: el reaprovechamiento y la densificación de población.	1	Programa	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Comisión Nacional de Vivienda *Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano *Secretaría de Desarrollo social *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto
1.2 Áreas de expansión o crecimiento hacia el exterior.		Establecer áreas de crecimiento exterior en zonas inmediatas a la mancha urbana actual						Corto
1.3 Zonas de protección y conservación ecológica.		Proteger las áreas de valor natural mediante la zonificación estratégica del territorio.						Corto
2. Ordenamiento del Espacio Urbano								
2.1 Mejora de la Estructura Vial	Ampliación de las vialidades primarias y secundarias Ampliación (un carril más por sentido) de Av. Insurgentes. Intersección a nivel carretera Internacional – Av. Santa Rosa – Av. Revolución (a	Ampliación de vialidades primarias y secundarias, así como ejecución de obras estratégicas para eficientar el sistema de movilidad en la ciudad.	1	Plan, Proyecto y Obras.	2	Recursos públicos municipales y estatales.	*Secretaría de comunicaciones y transportes *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Obras de Públicas *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Largo

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
	un costado leche LALA).							
	Adecuación vía rápida Juna Pablo II (Zona de camellón tramo Fracc. Villa Galaxia).							
	Ampliación a cuatro carriles carretera Habal – Cerritos.							
	Paso a desnivel Av. Juan Pablo II – Av. Insurgente.							
	Libramiento Mazatlán.							
	Distribuidor Vial Libramiento Norte-Maxipista Mazatlán-Culiacán.							
	Ramal de acceso Av. Pacífico.							
	Paso a desnivel Av. Del Pacífico sobre ferrocarril, Zona Marina Mazatlán.							
	Intersección Salida norte México 15-Libramiento Mazatlán.							

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
	Paso a desnivel Salida norte-Blvd. Colosio frente a Corona (adecuación de obra).							
	Adecuación y ampliación intersección a nivel frente a clínica ISSSTE.							
	Distribuidor vial Av. Rafael Buelna-Internacional (frente al ICO).							
	Paso a desnivel Av. Ejército Mexicano-Av. Insurgentes.							
	Obra de acceso norte Libramiento Mazatlán a Ramal Múnich.							
	Ramal de acceso de Av. Múnich 72.							
	Paso a desnivel Blvd. Colosio – Av. Múnich 72 (frente al panteón renacimiento).							
	Paso a desnivel Colosio – Salida Sur México15 (frente a la							

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
	PEPSI).							
	Paso a desnivel Puerto norte – Salida Sur México 15 (camino a parque Bonfil).							
	Paso a desnivel Puerto Sur – Salida Sur México 15 (La Sirena).							
	Puente vehicular Estero la Sirena (Puerto Sur).							
	Obra de ampliación (carriles laterales) Zona Industrial desde Urías al Aeropuerto.							
	Obra de acceso libramiento Mazatlán – Ramal Aeropuerto.							
	Ramal de acceso Aeropuerto (tramo Libramiento – México 15).							
	Distribuidor vial Aeropuerto – México 15 Sur.							

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
	Ampliación a cuatro carriles Ramal Aeropuerto (tramo México 15, Salida a Barrón).							
	Glorieta de intersección a nivel Camino a Aeropuerto – Salida a Barrón.							
	Distribuidor Puente Juárez (intersección Av. Gabriel Leyva y estero del Infiernillo).							
	Paso a desnivel Av. Juan Pablo II – Av. De los Insurgentes.							
	Ampliación a 4 carriles Salida norte México 15, hasta entronque Habal-Cerritos.							
	Vialidad Av. Puerto Norte (en zona de ampliación del muelle comercial).							
	Vialidad Av. Puerto Sur (en la zona de ampliación del muelle							

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
	comercial). Puente vehicular Salida a Mazatlán desde Fracc. Santa Fe. Retorno a desnivel en Zona Industrial (tramo CERESO - Entronque Aeropuerto). Modernización Vías Puerto Norte - hasta API. Ferrovías Puerto Sur (plataforma de contenedores ampliación puerto). Puente ferroviario La Sirena. Intersección Puerto Sur – México Nogales.							
2.2 Reducción de la desigualdad urbana	Reducción de la desigualdad urbana	Sectorización de la ciudad en 13 zonas para la implementación de estrategias de ordenamiento urbano	1	Plan	1	NA	IMPLAN Mazatlán.	Corto

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
2.3 Recuperación de mercados	Recuperación de mercados	Dotar de infraestructura necesaria para su óptima operación a cada uno de los mercados públicos en la ciudad	1	Programa	2	Recursos públicos municipales y estatales.	*Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Obras de Públicas *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Largo
2.4 Mejoramiento de barrios	Mejoramiento de barrios	Mejorar las condiciones de la vivienda e infraestructura, dotar a los barrios de equipamiento, pavimentación, banquetas, arborización, espacios públicos, parques, priorizando las zonas marginadas.	1	Programa	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Obras de Públicas *Secretaría de Desarrollo social *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto
2.5 Regularización de la tenencia de la tierra	Ordenamiento del Espacio Urbano	Regularizar la tenencia de la tierra en zonas que se encuentren ocupadas o las consideradas como urbanizables	1	Programa	2	Recursos públicos municipales y estatales	*Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Instituto Catastral del Estado de Sinaloa (ICES) *Instituto de Vivienda del Estado de Sinaloa (INVIES) *Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra *Dirección de	Mediano

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
							Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	
3. Estrategia de Movilidad								
3.1 Impulso de un sistema integral de transporte público	Propuesta de estructura y organización institucional	Modernización de la estructura organizacional mediante la creación de un fideicomiso público o mixto.	Crear un fideicomiso público del sistema de transporte público	1	Fideicomiso	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	Corto
		Establecer al Organismo Público Descentralizado Red Plus como órgano regulador del sistema de transporte público.	Dar atribuciones de órgano regulador del sistema de transporte público a Red Plus	1	Decreto	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	Corto
		Definición de un árbitro externo – gubernamental, privado o de la sociedad civil- para vigilar y sancionar el cumplimiento de las reglas y acuerdos relativos al modelo organizacional del sistema de transporte público.	Definir al árbitro externo del sistema de transporte público	1	Decreto	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	Corto

Subestrategia	Línea de Acción		Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
	Propuestas sobre el marco regulatorio	Actualización del marco jurídico para el transporte público, con base en las recomendaciones del documento elaborado para Sinaloa.	Realizar la actualización normativa a la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa contenido en E.6.	1	Decreto	1	Recursos públicos estatales.	*Congreso del Estado *Red Plus.	Corto
	Propuesta de diseño operacional e infraestructura	Establecer el modelo BRT (Bus Rapid Transit) en los corredores troncales de Mazatlán. Crear la estructura al menos del primer corredor troncal	Establecer el modelo BRT en los corredores troncales	1	Decisión Pública	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Obras de Públicas *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *Red Plus *IMPLAN Mazatlán.	Mediano
3.2 Corredores troncales de transporte público masivo	Elaboración de un Programa de Movilidad Integral para la ciudad de Mazatlán que incluya las medidas propuestas en cuanto a Estructura de Negocio, Organización Institucional, Diseño Operacional, Tipo de Estructura y Planeación Físico territorial		Elaboración del programa de movilidad	1	Programa	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Obras de Públicas	Mediano

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
	Elaborar un proyecto ejecutivo para el primer corredor de alta movilidad, según la propuesta preliminar incluida en el programa	Elaborar el proyecto ejecutivo para el primer corredor troncal	1	Proyecto	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *Red Plus *IMPLAN Mazatlán.	Corto
3.3 Rutas alimentadoras, estaciones de transferencia	Definición de los nodos de transferencia para el transporte multimodal y construcción de estaciones de transferencia.	Elaborar un programa de identificación de puntos estratégicos de transferencia modal	1	Programa	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Obras de Públicas *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *Red Plus *IMPLAN Mazatlán.	Corto
3.4 Movilidad no motorizada	Movilidad eficiente	Elaboración de un Plan de Movilidad no motorizada para la ciudad.	1	Plan	1	Recursos públicos estatales y municipales.	*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *IMPLAN Mazatlán.	Corto

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
3.5 Calles completas (banquetas anchas)	Movilidad eficiente	Implementación de un programa de mejoramiento y dignificación de los andadores peatonales en toda la ciudad.	1	Programa	1	Recursos públicos federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Obras de Públicas *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto
3.6 Programa de estacionamientos públicos	Movilidad eficiente	Programa de ordenamiento de estacionamientos en vía pública y regulación del servicio de estacionamientos públicos en zonas estratégicas de la ciudad.	1	Programa	1	Recursos públicos estatales y municipales.	*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto
3.7 Programa de Nomenclatura y señalización	Movilidad eficiente	Programa de señalización horizontal y vertical de los principales corredores de la ciudad, así como instalación de nomenclatura en las todas vialidades de la ciudad.	1	Programa	1	Recursos públicos estatales y municipales.	*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto
4. Estrategia de Medio Ambiente								

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
4.1 Áreas de protección y conservación ecológica	Áreas de protección y conservación ecológica	Gestión de las declaratorias de Área Natural Protegida para los cuerpos de agua de la Laguna El Camarón, Arroyo Jabalines, Estero El Infiernillo, Estero de Urías y La Sirena.	1	Declaratoria	1	Recursos públicos estatales y municipales.	* Congreso del Estado *Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Obras Públicas *Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) *IMPLAN Mazatlán.	Corto
4.2 Protección de la parte del estero de Urías-La Sirena	Protección de la parte sur del estero de Urías	Declaración de Área Natural Protegida	1	Declaratoria	1	Recursos públicos estatales y municipales.	* Congreso del Estado *Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Obras Públicas *Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) *IMPLAN Mazatlán.	Corto
		Programa de Manejo	1	Programa	2	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)	Corto

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
							*Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable * Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) *IMPLAN Mazatlán.	
4.3 Restauración y protección del estero El Infiernillo y el arroyo Jabalines	Construcción de espacios públicos para el control de la expansión de asentamientos irregulares del estero El Infiernillo	Proyecto de espacio público elaborado por el IMPLAN Mazatlán	1	Obra	1	Recursos derivados de concesiones a particulares.	* Comisión Nacional del Agua (CONAGUA). * Dirección de Ecología y Medio Ambiente.	Mediano
	Ciclovías a los largo del arroyo Jabalines y estero el Infiernillo	Ciclovía que se integra al parque lineal y se continúan a lo largo del arroyo	8 km	Ciclovía	2	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	* Dirección de Obras Públicas *Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) *IMPLAN Mazatlán.	
	Reubicación de las familias asentadas en los márgenes del estero El Infiernillo y Arroyo Jabalines.	Reubicación de familias asentadas en el estero El Infiernillo y el Arroyo Jabalines.	1	Reubicación de Familias	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) *Instituto de Vivienda del Estado de Sinaloa (INVIES) *Instituto Catastral del Estado de Sinaloa (ICES) *Dirección de Vivienda y Tenencia	Mediano

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
							de la Tierra *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	
	Dragado y la ampliación de la boca del estero	Dragado, ampliación y construcción de puente vehicular	550,000 m²	Obra	2	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	* Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) *Dirección de Obras Públicas *IMPLAN Mazatlán.	Corto
	Estudio de hidráulica.	Estudio de hidráulica del arroyo Jabalines para determinar la conveniencia de rectificar y revestir el canal principal y los afluentes del arroyo, así como para definir el papel que juegan los relictos de las comunidades de mangle.	1	Estudio	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	* Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM)	Corto

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
							*Dirección de Obras Públicas *IMPLAN Mazatlán.	
4.4 Protección de la Laguna del Camarón	Protección de la Laguna del Camarón	Proyecto de recuperación y asimilación del espacio público: parque público con juegos infantiles e integración al medio natural; iluminación ecológica, mobiliario urbano, señalización, pequeños muelles y kioscos para comercio.	40,000 m²	Proyecto	2	Recursos derivados de concesiones a particulares. Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Instituto de Cultura, Turismo y Arte de Mazatlán *Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) *IMPLAN Mazatlán.	Corto
4.5 Mejora del tratamiento de aguas en la planta El Crestón	Mejora del tratamiento de aguas en la planta El Crestón	Mejora de los procesos de tratamiento de aguas residuales.	1	Mejora Tecnológica	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) * Dirección de Ecología y Medio Ambiente * Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) *IMPLAN Mazatlán.	Corto
4.6 Saneamiento y tratamiento de aguas residuales.	Saneamiento de las aguas vertidas a los esteros de Urías y El Infiernillo, así como al Arroyo Jabalines.	Proyecto de acciones preventivas, vigilancia, reingeniería y financiamiento de la planta.	1	Proyecto	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.		Corto
		Conclusión de obras de la planta de tratamiento Urías.	1	Obra	1	Recursos públicos estatales y municipales.		Corto
		Identificación y clausura de descargas ilegales.	1	Decisión Pública	1	Recursos públicos municipales.		Corto

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
4.7 Arborización de la ciudad de Mazatlán.	Programa de arborización.	Programa de reposición de masa vegetal regional en márgenes de cuerpos de agua principales, así como en los distintos espacios destinados a áreas verdes, camellones, plazas y parques.	1	Programa	1	Recursos públicos municipales.	*Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) * Dirección de Ecología y Medio Ambiente * Dirección de Bienestar Social *Dirección de Servicios Públicos.	Corto
4.8 Construcción del sistema de parques lineales.	Derecho de vía del ferrocarril.	Recuperación y adaptación de terrenos y vías que permitan la dotación de espacio público para convivencia y recreación.		Obra	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *Dirección de Obras Públicas *IMPLAN Mazatlán.	Corto
	Libramiento Óscar Pérez Escobosa.							
	Estero El Infiernillo y Arroyo Jabalines.							
	Bosque de la Ciudad.							
	Calle Ancha.							
4.9 Generación y recuperación del espacio público.	Estero El Infiernillo.	Generar un conjuto de espacios públicos que satisfagan la necesidad de convivencia y recreación social y promuevan la identidad mazatleca.		Obra	1			
	Arroyo Jabalines.							
	Laguna El Camarón.							
	Parque Escollera.							
	Plaza Mazatlán.							

Subestrategia	Línea de Acción		Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
4.10 Programa de mitigación y prevención de riesgos.			Recubrimiento de perfiles, cauces y laderas.	-	Obra	1			Corto
	Proyecto de prevención de hundimientos.	Recopilación de información de agrietamientos y fugas de agua en el subsuelo.					Recursos públicos estatales y municipales.	* Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM) *Dirección de Obras Públicas *IMPLAN Mazatlán.	
			Perfilamiento y recubrimientos vegetales de las riberas de los cuerpos de agua principales y secundarios en delimitación con el área urbana colindante.	-	Obra	1			Corto
	Proyecto de prevención de inundaciones.		Dragado y desazolve de los cuerpos de agua principales y secundarios, así como canales de alimentación y desfogue.	-	Obra	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.		Corto
			Delimitación de perfiles, cauces y riberas de los cuerpos de agua principales y secundarios, así como canales de alimentación y desfogue.	-	Obra	1			Corto

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
		Sistema de compuertas en el Puente Juárez para control y separación de flujos de agua por mareas y precipitaciones.	-	Obra	2			Mediano
		Sistema de represas para captación de agua por precipatación y escurrimiento en la parte alta del arroyo Jabalines para control del caudal de agua en el sistema Jabalines-Infiernillo.	-	Obra	2			Mediano
5. Estrategia de Impulso a la vivienda								
5.1 Elaboración de un programa de acceso legal al suelo.	Elaboración de un programa de acceso legal al suelo.	Elaboración del Programa en un periodo de seis meses.	1	Programa	1	Recursos públicos tripartitas: Federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Instituto de Vivienda del Estado de Sinaloa (INVIES) *Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
5.2 Conformación de una reserva inicial restituible	Conformación de una reserva inicial restituible.	Constitución de la reserva inicial de suelo restituible por aportación inicial del gobierno, por particulares y directa de inversionistas o propietarios.	1	Constitución de la reserva	1	Recursos derivados de concesiones a particulares. Recursos públicos tripartitas: Federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Instituto Catastral del Estado de Sinaloa (ICES) *Instituto de Vivienda del Estado de Sinaloa (INVIES) *Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Mediano
5.3Polígonos de actuación para el desarrollo de vivienda social	Desarrollo urbano Inteligente	Declaratoria de polígonos de actuación para el desarrollo de vivienda progresiva	1	Declaratoria	1	Recursos derivados de concesiones a particulares. Recursos públicos tripartitas: Federales, estatales y municipales.		Corto
5.4 Financiamiento de la urbanización y venta de lotes a familias de bajos recursos	Financiamiento de la urbanización y venta de lotes a familias de bajos recursos	Programa de apoyos para facilitar el diferimiento de los pagos en la compra de lotes y obras iniciales de urbanización.	1	Programa	2	Recursos públicos federales y municipales.	Cámara Nacional de vivienda *Instituto de Vivienda del Estado de Sinaloa (INVIES) *Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Mediano
5.5 Eficiencia en el proceso de autoproducción de vivienda	E.4.15.1 Prototipo de vivienda.	Elaboración de prototipos de vivienda progresiva	1	Documento con prototipos	1	Recursos públicos municipales.	*Instituto de Vivienda del Estado de Sinaloa (INVIES) *Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra	Mediano

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
							*Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	
	E.4.15.2 Materiales de construcción.	Diseño del programa de ventas consolidada de materiales de construcción	1	Programa	1	Recursos públicos estatales y municipales.	*Instituto de Vivienda del Estado de Sinaloa (INVIES) *Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra *Dirección de Desarrollo Económico *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto
	E.4.15.3 Sanciones.	Definir sanciones para fraccionadores ilegales	1	Decisión Pública	1	Recursos públicos estatales y municipales.	*Secretaría del Ayuntamiento *H. Cabildo *Instituto de Vivienda del Estado de Sinaloa (INVIES) *Dirección de Vivienda y Tenencia de la Tierra *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable.	Corto
6. Estrategia de desarrollo económico								
6.1 Centro Histórico	Estrategia de Desarrollo Económico	Consolidarlo como núcleo cultural, de comercio y servicio más importante de la ciudad, por medio del	1	Plan	1	Recursos públicos: federales, y municipales.	*IMPLAN Mazatlán.	Corto

Subestrategia	Línea de Acción		Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
			Plan Parcial del Centro Histórico.						
6.2 Franja Turístico-Comercial	Estrategia de Desarrollo Económico		Fortalecer el área representada por la Zona Dorada y la franja costera, como principal atrayente de inversión y actividades turísticas de la región.	1	Programa	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Economía, Dirección de Desarrollo Económico Municipal, *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto
6.3 Corredores Urbanos	Creación y fortalecimiento de las PyMES en corredores urbanos		Creación y fortalecimiento de las PyMES en corredores urbanos, comerciales y de servicios en zonas prioritarias.	1	Programa	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Economía, Dirección de Desarrollo Económico Municipal, *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto
6.4 Parque Bonfil	Nueva terminal ferrys-PEMEX	Trasladar las instalaciones de PEMEX y de trasbordadores a los terrenos de la antigua termoeléctrica	Construcción de la nueva terminal	1	Obra	2	Recursos públicos Federales y estatales.	*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de	Largo
	Nueva terminal turística para cruceros	Construir una terminal con 6 posiciones de atraque, edificio	Construcción de la terminal turística	1	Obra	1	Recursos derivados de concesiones a particulares.		Mediano

Subestrategia	Línea de Acción		Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
		terminal y un centro comercial.					Recursos públicos tripartitas: Federales, estatales y municipales.	Desarrollo Económico *Dirección de Obras de Públicas *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable.	
	Nueva terminal de usos múltiples	Construir una terminal con una superficie de 400 ha, mediante el relleno de la marisma adyacente de la Isla de La Piedra con material de los dragados requeridos para el canal de navegación de 3.2 km.	Construcción de la terminal portuaria	1	Obra	1	Recursos derivados de concesiones a particulares Recursos públicos tripartitas: federales y estatales		Largo
	Refugio para embarcaciones pesqueras en el parque Bonfil II	Establecer un refugio para embarcaciones en el Parque Bonfil II (norte del estero de Urías), con una dársena para maniobras.	Construcción del refugio para embarcaciones	1	Obra	2	Recursos públicos tripartitas: Federales, estatales y municipales.		Largo

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
	Puente vehicular portuario	Construcción de un puente vehicular que permitirá la comunicación entre la nueva terminal portuaria que formará parte de la Isla de la Piedra y la carretera internacional 15.	Construcción del puente vehicular	1	Obra	1	Recursos públicos tripartitas: Federales, estatales y municipales.	* Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) *Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) * Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Desarrollo Económico *Dirección de Obras de Públicas *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Largo
6.5 Línea de ferrocarril y puente	Construir una línea desde la actual vía hasta el nuevo puerto.		Construcción de la línea de ferrocarril	1	Obra	1	Recursos derivados de concesiones a particulares. Recursos públicos tripartitas: Federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Desarrollo Económico *Dirección de Obras de Públicas *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Planeación del	Largo

Subestrategia	Línea de Acción	Descripción de la Acción	Cantidad	Unidad de medida	Prioridad	Fuentes de Financiamiento	Dependencias que Intervienen	Plazo de Ejecución
							Desarrollo Urbano Sustentable.	
6.6 Paso a desnivel Gabriel Leyva Solano	Construcción del paso a desnivel de la avenida Gabriel Leyva Solano para facilitar el transporte de carga del puerto a la carretera internacional 15.	Construcción del paso a desnivel	1	Obra	1	Recursos públicos tripartitas: federales, estatales y municipales.	*Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) *Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas *Dirección de Obras de Públicas *Dirección de Ecología y Medio Ambiente *Dirección de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable *IMPLAN Mazatlán.	Corto

Anexo V. Polígonos de Actuación.

El Polígono de Actuación es un instrumento ejecutivo de desarrollo urbano, cuyo propósito fundamental es ordenar y organizar un territorio determinado. Se usa para instrumentar intervenciones urbanas con la concurrencia de diversos actores en un contexto de equidistribución de cargas y beneficios. Puede suponer entre otras cosas:

a) La relotificación y relocalización de los usos del suelo.
b) La definición de la estructura vial.
c) Los sitios para la localización del equipamiento urbano.
d) La dotación de infraestructura y servicios al interior de las áreas definidas para este fin.

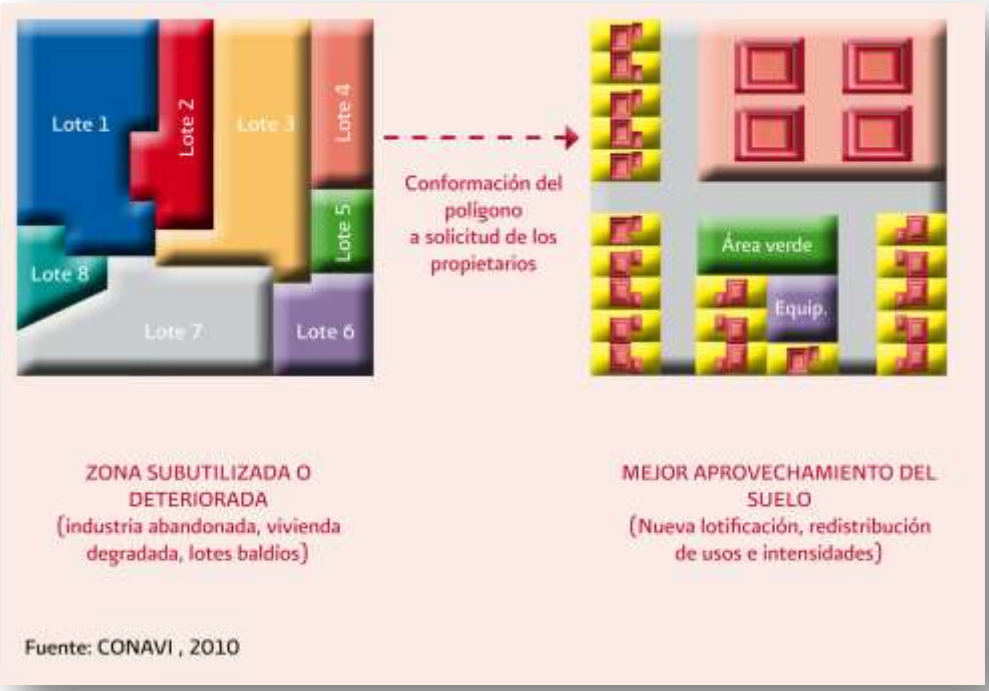
Estos mecanismos pueden aplicarse conservando los usos e intensidades establecidas en los planes o programas de desarrollo urbano o definiendo nuevos usos y densidades, de acuerdo a los procesos urbanos que se deseen apoyar.

Los polígonos de actuación se aplican en zonas de regeneración urbana o redesarrollo, en las cuales puede establecerse como una zonificación sobrepuesta en los programas de desarrollo urbano vigentes para grandes espacios de la ciudad, con objeto de relajar ciertas normas de la zonificación secundaria, o bien, para establecer control y protección a través de restricciones adicionales a las normas existentes. Ofrece mecanismos de compensación para alinear distintos intereses, pero manteniendo el interés público por encima de los intereses privados.

Este instrumento integra una serie de actividades que en conjunto, mejoran la capacidad de pago del suelo y generan su fuerte valorización, que puede ser la base del financiamiento del porpio proyecto, sin necesidad de repercutir los costos en las arcas municipales o estatales.

Los polígonos de actuación representan la posibilidad de estructurar un proyecto

urbano-inmobiliario de grandes superficies de terreno con fines específicos, en el que participan varios propietarios, correspondiéndole a cada participante ejercer unrol determinado dentro del periodo previamente definido, así como obtener una porción de la utilidad que se denerará con la nueva capacidad de desarrollo del proyecto.



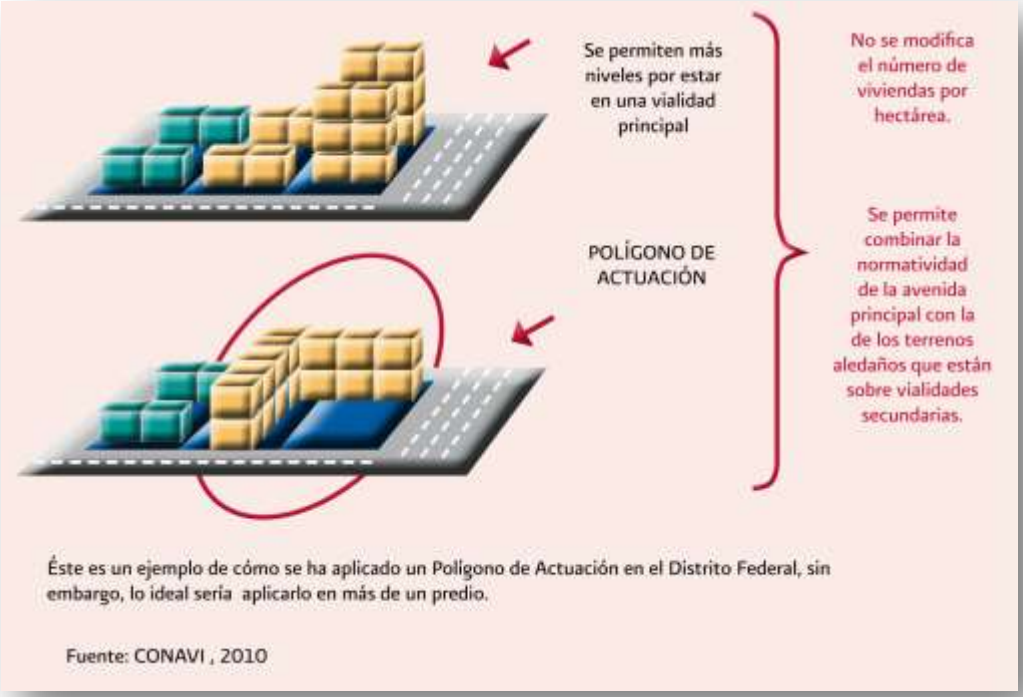
A pesar de que existe un marco jurídico e institucional que en genral permite la instrumentación de los Polígonos de Actuación, es conveniente realizar modificaciones al marco jurídico para su aplicación. La primera es el reconocimiento del instrumento en la legislación urbana estatal y en su respectiva reglamentación, aunque algunas entidades del país ya cuentan con esta figura dentro de su lesgislación urbana.

Los Polígonos de Actuación y la Vivienda Social.

Para fomentar la contrucción de vivienda dirigida a la población de menores

recursos a partir de la instrumentación de polígonos de actuación es necesario establecer en sus reglas de operación dos alternativas:

a) Establecer una proporción mínima de vivienda social respecto al total construido, independientemente de los demás usos del suelo, proporción que dependerá de las condiciones de la ciudad y de los requerimientos de vivienda existentes.
b) Determinar una proporción en la que la vivienda social sea el uso dominante, considerando una superficie mínima de otros usos, además de los requerimientos de equipamiento, en caso de que se rquiera, a pesar de la oferta ubicada en el área de la ciudad.



Éste es un ejemplo de cómo se ha aplicado un Polígono de Actuación en el Distrito Federal, sin embargo, lo ideal sería aplicarlo en más de un predio.

Fuente: CONAVI , 2010

El desarrollo de un polígono de actuación permite una valorización que debe ser movilizada a favor de la sociedad, a través de la construcción de vivienda social

dirigida a la población de menores recursos. Las reglas de operación de los polígonos de actuación pueden contemplar algún tipo de compensación, como el aumento de los derechos de desarrollo que deben vincularse a la proporciónde vivienda social que se construya: entre más vivienda social, se otorgan más derechos de desarrollo,

En el caso de los polígonos con un porcentaje menor de vivienda social, podría aceptarse que la vivienda que debe construirse se haga en una localización diferente, pero en condiciones semejantes en términos de acceso y equipamiento, si el suelo es relativamente más barato, se tendría que aumentar la proporción de vivienda a desarrollar.

Instrumentación: Polígonos de Actuación.

- En la Ley Orgánica Municipal respectiva, en el apartado relativo a las Facultades y Atribuciones de las Secretarías de Finanzas y de Desarrollo Urbano de los Ayuntamientos, establecer el concepto de polígonos de actuación.
- Incorporar la definición y el mecanismos de operación de los polígonos de actuación, incluyendo los distintos sistemas de actuación: social, privada o por cooperación, en la Ley de Desarrollo Urbano Estatal y su Reglamento, en la Ley de Ingresos Estatal, en la Ley de Hacienda Municipal y en el Plan o Programa de Desarrollo Urbano Municipal correspondiente.
- En la Ley de Ingresos, debe señalarse además, que el monto recaudado por concepto de la constitución de polígonos de actuación, debe aplicarse a la reorganización física del espacio de la zona donde se generó.
- Establecer en el Plan o Programa de Desarrollo Urbano Municipal correspondiente, dónde es factible la aplicación de polígonos de actuacón, así como los requerimientos para su constitución y operación, en los que se encuentra la coordinación necesaria con las diferentes instancias involucradas en la nueva definición territorial derivada de la constitución del polígono, por ejemplo: el registro público de la propiedad, las áreas de vialidad, desarrollo urbano, obras, catastro, entre otras.

- La ejecución de los proyectos urbanos y obras se realizaránh por alguno de los sistemas de actuación: social, privada o por cooperación, loscuales tienen por objeto articular la acción de los sectores públicos, social y privado según las necesidades, los recursos financieros disponibles y la colaboración de los sectores participantes.
- En los polígonos de actuación que se pretenda la generación de una estructura urbana que ordene y reorganice el espacio público, se requiere la elaboración de un proyecto de diseño urbano en el que se defína la relotificación y las aportaciones de los diferentes predios participantes para la vialidad y el equipamiento.
- Indicar cómo y cuánto se cobra a los inmuebles que participen en la constitución de un polígono de actuación en el Código Financiero del Estado.
- El cobro de este impuesto se hará a través de la Tesorería Municipal.
- El pago de esta contribución debe efectuarse al momento de obtener la autorización para la constitución del polígono de actuación.

Anexo VI. Tabla de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo.

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor			Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero					Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
Densidad	N° de viviendas / Hectárea	6	20	40	63	83	67	10	7	Variable													33	33	8	Variable	-	-	-	-	-
	m^2 de superficie de vivienda mínima																										-	-	-	-	-
Lote mínimo	Metros lineales de frente																										-	-	-	-	-
	Superficie m^2	1,800	500	250	160	120	150	1,000	1,500														300	300	1,200		-	-	-	-	-
	Máximo n° de viviendas unifamiliar por lote																										-	-	-	-	-
	Máximo n° de viviendas plurifamiliar por lote																										-	-	-	-	-
Área libre mínima	Porcentaje de área libre mínima estimada para área verde por lote mínimo	60 %	30 %	30 %	25 %	25 %	25 %	35 %	50 %														20 %	20 %	35%		-	-	-	-	-
Superficie máxima de desplante (COS)	Porcentaje del área total de lote destinada a construcción	40 %	70 %	70 %	75 %	75 %	75 %	65 %	50 %														80 %	80 %	65%		-	-	-	-	-
Altura máxima de construcción	Niveles	2	3	3	3	5	8	15	5														5	10	20		-	-	-	-	-
	Metros lineales sobre desplante	6.00	9.00	9.00	9.00	15.00	24.00	45.00	15.00														15.00	30.00	60.00		-	-	-	-	-
Intensidad máxima de construcción (CUS)	Número de veces el área del predio	0.8	2.1	2.1	2.3	3.8	6.0	9.8	2.5														4.0	8.0	13.0		-	-	-	-	-
Área máxima de construcción	m^2 de área de construcción por lote mínimo	1,440	1,050	525	360	450	900	9,750	3,750														1,200	2,400	15,600		-	-	-	-	-
Habitacional																															
Vivienda	Vivienda de objetivo social, interés social y con progresivos.																												**		

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
plurifamiliar	Vivienda popular.	■	■				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■		■	■	**	■	■
	Vivienda media.									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Vivienda residencial.									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	**	■	■
	Vivienda campestre.		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	**		■
	Vivienda ecológica sustentable. 1				■	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	**		■
Vivienda unifamiliar	Vivienda de objetivo social, interés social y con servicios progresivos.	■	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	**	■	■
	Vivienda popular.	■	■				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■		■	■	**	■	■
	Vivienda media.									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Vivienda residencial.									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■		■	■	■	**	■	■
	Vivienda campestre.		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		■	**	■	■
	Vivienda ecológica sustentable. 1				■	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	**		■
Comercio y servicios																															
Comercio vecinal	Carnicería, pescadería, frutas y legumbres, neverías y paleterías (venta).							■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	**	■	■
	Papelería, mercería, cíber, artículos para fiesta, dulcerías o confiterías, purificadores de agua.							■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■		■	■	**	■	■
	Abarrotes, minisúper, misceláneas, tortillería, panadería (incluyendo elaboración).							■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Fondas, cocinas económicas y cenadurías (sin venta de bebidas alcohólicas).									■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■					■	■	**	■	■
Comercio especializado	Venta y reparación de artículos eléctricos para el hogar, línea blanca, computadoras y muebles de oficina.	■	■	■						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Máquinas de coser, máquinas de escribir (venta).	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Agencia de vehículos.	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Llanteras con instalación, lubricación vehicular.	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Refaccionarías y accesorios con instalación, autopartes usadas.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Deshuesadero y depósito de vehículos.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Bicicletas, venta y reparaciones.									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Perfumerías, joyerías, relojerías, florerías, ropa, accesorios de vestir y zapaterías.									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	**	■	■
	Telas y cortinas, venta.	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	**	■	■
	Licorerías, depósitos de cerveza, tabaquerías, vinaterías.	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	**	■	■
	Loterías, y expendio de billetes.									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Piel artículos (venta) y peleterías.	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■					■	■	**	■	■
	Productos y alimentos para animales.	■	■	■				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■		■	■	**	■	■

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
	Venta de artículos para pesca.																												**		
	Venta de maquinaria pesada y semipesada.																												**		
	Artesanías, librerías, copias fotostáticas y heliográficas, expendio de revistas y periódicos.																												**		
	Ferreterías, material eléctrico, pinturas, plomería, vidrierías y mueblerías (sin fabricación, con una superficie máxima de 500m².																												**		
	Discos, música (discos y artículos), regalos y curiosidades, decoración, deporte y juguetes.																												**		
	Venta de artículos para jardinería.																												**		
	Farmacia, droguerías, alópatas, homeópatas y ópticas.																												**		
	Tiendas de materiales de construcción, productos prefabricados, tablaroca, material para acabados, muebles para baño, cocinetas pintura y azulejo, alfombras.																												**		
	Venta de gasolina, diesel o gas lp, en gasolineras, estaciones de gas carburante, con o sin tiendas de convivencia, con o sin lavado																												**		
	Venta de artículos para decoración de interiores y muebles.																												**		
	Fotografías (venta de equipo), fotografías (estudio).																												**		
	Equipo de rehabilitación, ortopédicos y material quirúrgico.																												**		
	Mascotas (venta).																												**		
	Restaurantes, cafés, fuente de sodas.																												**		
Centros de abastecimiento	Plazas comerciales al aire libre. 2																												**		
	Tiendas de conveniencia (menos de 1,500 m² de construcción).																												**		
	Supermercados, tiendas departamentales, tiendas institucionales.*																												**		
	Centros comerciales.*																												**		
Comercio al por mayor	Abarrotes y distribuidoras al mayoreo.																												**		
	Central de abastos y mercados de mayoreo.*																												**		
Comercio temporal	Expoventas.																												**		
Servicios básicos	Lavanderías, planchaduría, tintorería y sastrería.																												**		
	Peluquería y salones de belleza.																												**		
	Carpinterías, tapicerías y reparación de muebles y cerrajería.																												**		
	Servicios de limpieza y mantenimiento.																												**		

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
Servicios especializados	Alquiler de ropa, mobiliario para banquetes y blancos, línea blanca.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Alquiler de vehículos, maquinaria pesada y equipo menor, reparación de maquinaria de construcción.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Imprentas, serigrafías, centros de copiado.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Agencias de viaje.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Billar y juegos de mesa (sin apuestas).	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Boliche y pistas de patinaje (sin apuestas).	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Salones para fiestas infantiles y juegos infantiles.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Clubes sociales, salones para banquetes y de fiestas.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Estacionamientos públicos (horizontal y vertical) y sitios de taxi.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Salones de baile, centros nocturnos, cabaret, discotecas, bares, restaurante bar, cantinas y similares.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Laboratorios médicos y dentales, patológicos y bioquímicos.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Centro de contratación y paga de comunicaciones.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Servicios de comunicaciones y transporte.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Servicios de carga, mudanzas, paqueterías y envío.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Servicios financieros, seguros y finanzas, sucursales bancarias y casas de cambio.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Servicios funerarios.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Depósito de gas líquido, combustibles explosivos, productos químicos y desechos industriales.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Venta de granos, semillas y forrajes.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Escuelas de manejo.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Clínica veterinaria y estéticas caninas sin venta de mascotas.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Oficinas y consultorios de profesionistas.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Talleres mecánicos, de reparación y mantenimiento automotriz y laminado vehicular.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Autolavado.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Spa, centros de relajación.	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Casas de masajes.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Oficinas de gobierno en general, de organismos gremiales y organizaciones civiles, políticas, culturales, deportivas.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
	Centrales, estaciones de policía y encierro de vehículos oficiales, juzgados y tribunales.	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		P	P	P	P	P		P			P	P	P	P	**	P	P
Servicios de hospedajes	Cabañas.		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		P	**		P
	Hoteles.*	P	P	P	P	P	P			P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P				P	P	P	**	P	P
	Moteles.*	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	P	**	P	P
	Hoteles campestres.		P	P	P	P	P			P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		P	**		P
	Casas de huéspedes.	P	P	P	P	P		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		P	P	P	P	**	P	P
Servicios de publicidad exterior	Pantallas, anuncios y espectaculares.	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	P	**	P	P
	Carteleras.	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	**	P	P
	Publivallas.	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	**	P	P
Equipamiento																															
Salud	Consultorios y dispensarios médicos, unidades de primer contacto.										P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	P				P	P	**	P	P
	Centros de salud, clínicas en general, maternidades y sanatorios.	P	P						P		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	P	**	P	P
	Unidad de urgencias, hospital general y clínica hospital.	P	P	P	P	P	P	P	P		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	P	**	P	P
Educación	Jardín de niños y guarderías.	P						P	P			P	P	P	P	P	P		P	P	P	P	P		P	P	P	P	**	P	P
	Educación elemental básica: escuelas primarias.	P						P	P	P		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		P	P	P	P	**	P	P
	Centro de capacitación y de oficios.	P						P	P				P	P	P	P	P		P	P		P	P		P	P	P	P	**	P	P
	Educación media básica: escuelas secundarias, generales y técnicas.	P						P	P	P		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		P	P	P	P	**	P	P
	Educación media superior: preparatorias, vocacionales, institutos técnicos, academias profesionales.	P						P	P	P		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		P	P	P	P	**	P	P
	Educación superior e institutos de investigación: escuelas e institutos tecnológicos, universidades, centros e institutos de investigación.	P	P	P	P	P		P	P	P		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	P	**	P	P
Cultura	Biblioteca pública.	P	P					P	P	P			P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		P	P	P	P	**	P	P
	Biblioteca central.	P	P	P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	P	**	P	P
	Centros culturales.			P	P	P	P		P	P			P	P	P	P	P	P		P	P	P	P			P	P	P	**	P	P
	Galerías de arte.	P	P	P	P	P			P	P	P		P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	**	P	P
	Auditorio.	P	P	P	P	P	P	P	P				P	P	P	P	P	P		P	P	P			P	P	P	P	**	P	P
	Teatro.	P	P	P	P	P	P		P				P	P	P	P	P	P		P	P	P	P		P	P	P	P	**	P	P
	Casa de la cultura.	P	P	P	P	P		P	P	P			P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P		P	P	P	P	**	P	P
	Museo educativo, interactivo, de arte y planetario.	P	P	P	P	P	P		P	P			P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P			P	P	P	**	P	P

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
	Cineteca, fonoteca, fototeca, hemeroteca, mediateca, filmoteca, pinacoteca.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Centro de convenciones.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Transporte	Estaciones de transbordadores.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Central de autobuses foráneos.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Central de carga.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Aeropuertos civiles y militares.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Helipuertos.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Estaciones de transferencia.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Terminal de autobuses urbanos.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Estación de ferrocarril.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Comunicaciones	Centrales y agencias de correos, telégrafos y teléfono.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Caseta telefónica sin antena.	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Central telefónica sin servicio al público.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Central de telefonía privada, móvil y televisión de paga.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Estación de radio y televisión.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Faro.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Servicios urbanos	Estación de bomberos.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Módulos de atención al público.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Perrera y centro antirrábico.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Casetas de vigilancia.	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Comandancia de policía y/o tránsito.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Juzgados y cortes.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Culto	Catedral.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Templo.	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Capilla.	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Seminarios, conventos y albergues religiosos.	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Mortuorio	Cementerios y crematorios.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Agencias funerarias y de inhumación.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Asistencia pública	Casa cuna, casa hogar para menores, casa hogar para ancianos.	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Albergue para indigentes.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento												Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
	Albergue temporal.	■	■	■	■			■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■	■	■	**	■	■
	Centro de asistencia de desarrollo infantil, guarderías, estancia de bienestar y desarrollo.*							■	■			■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■	■	■	**	■	■
	Centro de barrio.							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■		■	■		■	**	■	■
	Centro de rehabilitación y desintoxicación con albergue.	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■			■	■	■	■	**	■	■
	Centro de rehabilitación e integración juvenil y familiar, sin albergue y sin desintoxicación.	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■	■	■	**	■	■
	Centro de acopio y distribución de recursos económicos y materiales para beneficencia, asociaciones civiles.	■	■	■				■	■				■	■	■		■			■		■			■	■	■	■	**	■	■
	Orfanatos.		■	■	■	■		■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■	■	■	**	■	■
	Velatorios y funerales públicos.	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■			■	■	■	■			■	■	■	■	**	■	■
Áreas verdes, recreación y deporte	Cines y teatros.	■	■	■	■	■			■	■	■		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■			■	■	■	**	■	■
	Teatros al aire libre y parques.									■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■		■	**		■
	Billares, boliches y juegos de mesa con apuestas.*	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	**	■	■
	Jardín vecinal, juegos infantiles.									■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■				■	■	■	**	■	■
	Plaza cívica y explanada.							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	**	■	■
	Zoológico.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	**		■
	Vivero.							■		■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■			■	■		■	**		■
	Parque.									■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■							**		■
	Jardín botánico.									■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■				■			**		■
	Parque urbano.									■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■				■			**		■
	Canchas deportivas.												■	■	■	■	■	■		■	■	■			■	■		■	**	■	■
	Alberca deportiva pública.											■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	**	■	■
	Clubes de golf, clubes deportivos públicos y privados.	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	**	■	■
	Gimnasio, escuelas de natación, artes marciales, box y similares.							■		■		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	**	■	■
	Carreras de caballos y palenques.*	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	■	■	■	■	**	■	■
	Deportes de exhibición al aire libre: lienzos charros, pistas de motociclismo y similares.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	■	■	■	■	**		■
	Campismo, paseo a caballo, tirolesa, muros para escalar.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	**	■	■
	Unidad de canchas deportivas.									■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■		■	■		■	**	■	■
	Área de ferias y exposiciones.*	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		■	■	■	■	■	**	■	■

SEDATU SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

Implanmazatlán

SEDESOL

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
	Estadios.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Abasto	Mercado público.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Unidad de abasto mayorista.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Rastro para bovinos, aves y porcinos.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Administración pública	Oficinas de gobierno estatal.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Oficinas de gobierno municipal.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Tribunales, juzgados.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Infraestructura																															
Hidráulica	Plantas potabilizadoras y captaciones del acuífero.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Estaciones de bombeo.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Permitido	Prohibido
	Tanques de almacenamiento de agua.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Permitido	Prohibido
	Acueductos.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Presas.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	**	Permitido	Prohibido
Sanitaria	Plantas de tratamiento de aguas residuales cobertura general.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	**	Permitido	Prohibido
	Plantas pequeñas de tratamiento de aguas residuales.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Permitido	Prohibido
	Basurero.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Plantas de tratamiento de basura, fertilizantes orgánicos y rellenos sanitarios.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Relleno sanitario.*	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Estaciones de transferencia de residuos orgánicos e inorgánicos.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Electricidad	Plantas generadoras de electricidad.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Estaciones y subestaciones eléctricas.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Telecomunicaciones*	Antenas y repetidoras.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Antenas de telefonía celular.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Instalaciones especiales	Centros de readaptación social y reformatorio.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Crematorios y fosas comunes.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Instalaciones militares y cuarteles.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Industria																															
Industria cacera	Bordados, costuras y similares.	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Artesanías de madera, cerámica, metal y similares de pequeña escala.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
	Alimentos perecederos: quesos, tamales, chorizo, empanadas y similares en pequeña escala.	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Ropa, uniformes, bordados de logotipos en prendas textiles.	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Serigrafía, rotulación electrónica y similar.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Taller de joyería, orfebrería y similares.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Procesamiento de productos naturales de pequeña escala.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Torno para madera, ebanistería, acabados en laca y tapicería.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Industria de bajo impacto	Industria alimentaria.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Procesamiento de productos naturales.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industrialización de ropa y otros productos textiles.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Fabricación de productos para la construcción.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria del cuero.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria maquiladora.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria maderera: producción de muebles y otros artículos de madera (excepto procesamiento de la misma).	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Maquiladoras y ensambladoras de productos diversos.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria del papel y cartón.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria del plástico: elaboración de productos.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Fábrica de hielo.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Planta de purificación de agua.	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industrial del metal: trabajos de herrería y muebles metálicos, ensamblaje de productos, rolado y doblado de metales.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria diversa: productos de cera, corcho, útiles escolares y para oficina, otros productos que no pertenezcan a la clasificación anterior de la industria.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Permitido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
Industria de medio impacto	Industria alimentaria.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Congeladora de productos perecederos.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria textil y prendas de vestir.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria del cuero.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria maquiladora.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria maderera.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido
	Industria del vidrio.	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Prohibido	Permitido	Prohibido	Prohibido	**	Prohibido	Prohibido

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	PE	CA	PP	ZVA	R
	Industria de productos minerales no metálicos.																												**		
	Industria de productos metálicos, maquinaria y equipo.																												**		
Industria pesada o de alto impacto*	Industria alimentaria a gran escala.																												**		
	Industria agropecuaria.																												**		
	Extracción y procesamiento de materias primas para la construcción.																												**		
	Productos químicos, tóxicos y cáusticos.																												**		
	Industria eléctrica.																												**		
	Industria del metal: fundición de hierro y acero, productos estructurales, maquinaria y equipo pesado.																												**		
	Industria maderera (procesamiento de madera: triplay, pulpa y aglomerados).																												**		
	Industria del papel y cartón (procesamiento de materia prima).																												**		
	Industria del plástico (procesamiento).																												**		
	Rastro TIF.																												**		
Almacenamientos o depósitos	Bodegas de productos perecederos: frutas, legumbres, carnes, lácteos y granos.																												**		
	Bodegas de productos no perecederos: abarrotes, muebles, aparatos electrónicos, materiales de construcción, maquinaria, cerveza, refrescos y materiales reciclables.																												**		
	Bodegas o almacenamiento de madera.																												**		
	Almacén de productos agropecuarios.																												**		
	Depósito de materiales producto de demolición.																												**		
	Depósito de desechos y residuos industriales.																												**		
	Estiércol o abonos orgánicos y vegetales.																												**		
	Bodegas de alquiler.																												**		
	Bodega de material reciclable sólido, inorgánico y no explosivo.																												**		
	Depósitos de productos inflamables y explosivos: gas LP, petróleo y derivados, combustibles, pinturas solventes, productos químicos y explosivos en general.																												**		
Aprovechamiento de recursos naturales																															
Agropecuarios	Terrenos agrícolas de riego y de temporal.																												**		
	Granjas frutícolas hortícolas.																												**		
	Centro de capacitación agrícola.																												**		
	Ovinos, caprinos, porcinos, bovinos, equinos y especies menores.																												**		
Forestal,	Aprovechamiento maderable.																												**		

Matriz de Compatibilidad de Usos y Destinos del Suelo

Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa

		Habitacional						Turismo		Equipamiento													Corredor							Prohibido al Desarrollo	
		Habitacional Baja Densidad	Habitacional Media Baja Densidad	Habitacional Media Densidad	Habitacional Media Alta Densidad	Habitacional Alta Densidad	Mixto	Turístico	Turístico Residencial	Salud	Educación	Cultura	Transporte	Comunicaciones	Servicios Urbanos	Culto	Mortuorio	Asistencia Pública	Áreas Verdes, Recreación y Deporte	Abasto	Administración Pública	Infraestructura	Corredor Regional	Corredor Urbano	Corredor Costero	Industria	Preservación Ecológica	Cuerpos de Agua	Plan Parcial	Zona de Valor Ambiental	Zonas de Riesgo
Clasificación de usos de suelo	Permitido / Prohibido	H05	H1	H2	H3	H4	Mx	T	TR	E													CR	CU	CT	I	P E	C A	P P	ZV A	R
piscícola y actividades extractivas	Viveros forestales.																												**		
	Banco de materiales.*																												**		
	Plantaciones.																												**		
	Colecta de flora y fauna silvestre.																												**		

1. Estrictamente edificaciones energéticamente autosuficientes (agua, energía eléctrica y drenaje sanitario), y de materiales ambientales compatibles y amables con el entorno, no deberán generar desechos líquidos ni sólidos, de manera que la edificación sea autosustentable. Los requerimientos del suelo deberán ser materiales completamente permeables.
2. Los giros específicos establecidos dentro de las plazas comerciales al aire libre deberán ser compatibles con los giros permitidos en los usos en donde se ubiquen.

* La aprobación de estos giros requerirá: dictamen de impacto urbano y/o dictamen municipal de impacto urbano, según corresponda; y opinión técnica en materia ambiental o dictamen en materia de impacto ambiental, según sea el caso, además de los requeridos en las leyes y reglamentos aplicables.

** Se remite a la Tabla de Compatibilidad de Uso de Suelo del Plan Parcial Centro Histórico de Mazatlán, Sinaloa y del Plan Parcial de Desarrollo Urbano Corredor Mazatlán - Villa Unión.

La aprobación de cualquier giro no especificado en esta matriz será sometida a la consideración del Consejo Municipal de Desarrollo Urbano, Comités de Desarrollo y/o Planeación, opinión técnica del Instituto Municipal de Planeación, así como del H. Ayuntamiento.