

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Presentación

1. ANTECEDENTES.....	1
1.1 Marco Jurídico	
2. SISTEMAS DE PLANEACIÓN.....	2
2.1 Niveles Superiores de Planeación	
2.1.1 Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018	
2.1.2 Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018	
2.1.3 Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018	
2.1.4 Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018	
2.1.5 El Programa de Inversión en Infraestructura de Transporte y Comunicación 2013-2018	
2.1.6.- Plan Estatal de Desarrollo 2011-2016	
2.1.7.- Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2007-2020	
2.1.8.- Programa Estatal de Ordenamiento Territorial 2010	
2.1.9.- Plan Municipal de Desarrollo de Ahome 2011-2013	
2.2 Planes y Programas Vigentes	
2.2.1.- Plan Parcial de Desarrollo Urbano del “Sector Centenario-Zacatecas”, Decreto No. 25 con fecha de Enero de 2004	
2.2.2.- Plan Director de Desarrollo Urbano de Los Mochis 2005-2020, Decreto No. 49 con fecha de Agosto de 2007	
3. DIAGNÓSTICO.....	5
3.1 Condicionantes Físico Espaciales	
3.1.1.- Ámbito Subregional	
3.1.2.- Perfil Ambiental	
3.2 Estructura Socioeconómica	
3.2.1.- Población y Desarrollo Social	
3.2.2.- Perfil Económico	
3.3 Perfil Territorial	
3.3.1.- Sistema de Ciudades	
3.3.2.- Estructura de crecimiento y tendencias urbanas.	
3.3.3.- Vivienda	
3.3.4.- Infraestructura de Servicios	
3.3.5.- Equipamiento Urbano	
3.3.6.- Imagen Urbana y Patrimonio	
3.4 Medio Ambiente	
3.5 Riesgos y Vulnerabilidades	
4. FODA.....	16
4.1 Visión	
5. ESCENARIOS.....	17
5.1 Escenarios de Desarrollo	
5.1.1.-Escenario Tendencial.	
5.1.2.-Escenario Probable.	
5.1.3.-Escenario Deseable.	
6. OBJETIVOS.....	20
6.1 Objetivos Generales y Específicos	
6.1.1 Modelo de Desarrollo Urbano	
6.1.1.1 Ordenamiento Territorial	

6.1.1.2. Vialidad, Transporte y Movilidad	
6.1.1.3. Infraestructura y Equipamiento	
6.1.1.4. Medio Ambiente	
6.1.1.5. Desarrollo Económico	
6.1.1.6. Fortalecimiento Institucional	
7. POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS.....	23
7.1 Objetivos Generales y Específicos	
7.1.1 Objetivo General	
7.1.2 Modelo de desarrollo urbano	
7.1.3 Políticas y estrategias	
7.1.3.1 Política de ordenamiento territorial	
7.1.3.2 Política de usos y aprovechamiento del suelo	
7.1.3.3 Política de tránsito y vialidad	
7.1.3.4 Política de infraestructura y equipamiento	
7.1.3.5 Política de medio ambiente	
7.1.3.6 Política de desarrollo económico	
7.1.3.7 Política de fortalecimiento institucional	
ANEXOS.....	55
Tabla de corresponsabilidad	
Tabla de Usos de suelo	
Mapa E-01 Zonificación Primaria	
Mapa E-02 Zonificación Secundaria	
Mapa E-03A Sistema Vial Primario	
Mapa E-03B Sistema Vial Secundario	

VERSION ABREVIADA

INTRODUCCIÓN

Presentación

El presente Plan Director de Desarrollo Urbano de la ciudad de Los Mochis es un instrumento legal, técnico y normativo que permitirá a las instancias de gobierno Municipales regular la expansión y el desarrollo urbano de la misma, de una manera ordenada y eficiente.

Este documento representa el marco de referencia para todos los agentes del desarrollo urbano, ya que contiene las bases para la buena planeación de la ciudad, además de ser un documento informativo ya que describe el estado actual de la ciudad, lo que lo posiciona con un valor académico.

La participación social ha sido muy importante para la realización del mismo pues sin las consultas ciudadanas y foros, un trabajo incluyente no se realiza. Esta participación nutrió y complementó las propuestas.

Destacan un modelo de desarrollo urbano socialmente integrador, económicamente productivo y competitivo, ambientalmente amable y capaz de sostenerse a través del tiempo. Establece las políticas urbanas para cada sector en los que se encuentra clasificada la ciudad y propone diversos instrumentos que permiten orientar de manera efectiva el desarrollo de la ciudad, hacia una visión de largo plazo. Esta visión tiene un alcance al año 2030.

Al entrar en vigor este Plan, se enriquece el sistema de planeación territorial municipal, pues es posible iniciar acciones claras y transparentes para normar todos los usos y construcciones de la ciudad.

En este sentido, el Plan Director de Desarrollo Urbano de Los Mochis constituye un paso muy importante hacia el efectivo ordenamiento urbano, basado en un proceso de planeación participativa, integral y con un claro rumbo: el de construir una ciudad más equitativa, más sustentable, y más competitiva, de la que cada ciudadano se sienta más orgulloso cada día.

El presente, una vez publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, viene a derogar al actual Plan Director vigente 2006-2020.

1. ANTECEDENTES

1.1 MARCO JURÍDICO

La fundamentación del Plan Director de Desarrollo Urbano de la ciudad de Los Mochis tiene su sustento en el siguiente marco legal:

LEGISLACIÓN FEDERAL	
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Art. 25, 26, 27, 73, Frac. XXXIX-C y 115 Frac. V
Ley de Planeación	Art. 1 y 2.
Ley General de Asentamientos Humanos	Art. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, Frac. I, II, III, IV, VII, VIII, X,XI, XII, XIII y XIV,11,12,15,16,17,18,19,27,28,31,32,33,34,35,36,37,38,40,41,42,43 ,44,45,46,47,48,49,51,53,55,57,y 58
Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente	Art.- 1,2,3,8,10,15,17,19 y 23
Ley Agraria	Art. 2, 66, 87,88 ,89 y 93 Frac. V.
Ley Federal Sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas	Art. 2, 4, 5 y 8
LEGISLACIÓN ESTATAL	
Constitución Política del Estado de Sinaloa	Art. 125 frac. V
Ley de Planeación del Estado de Sinaloa	Art. 1,2,3,5,8,21 y 32
Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa	Art.1,2,3,4,5,6,9,15,17,27,28,29,47,52,54,55,59,57,68,69,72,73,74,75 ,76,77,78,80,81,82,84,85,91,92,93,94,95,96,97,99,115,117,120,188 y 190.
Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado de Sinaloa	Art. 1; 45 frac. III; 46 frac. IV; 56 frac. I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII; 57, frac. II, III, IV y VI; 58 frac. I, III, IV, V, VI, VII, VIII Y IX.; Art. 64 frac II; 129 frac X; 138 frac. III; 192 frac I; 199; 205; 209 y 213
Ley de Gobierno Municipal	Art.- 29 y 30
LEGISLACIÓN MUNICIPAL	
Reglamento de Construcción	1, 3, 5, 111 Y 148.
Reglamento de Protección al Ambiente	9 Y 22
Reglamento para la Instalación de Estaciones Terrenas de Telefonía Celular en el Municipio de Ahome	Art. 6; 7 frac. I, 17 y 19 frac. VII.
Reglamento de Estaciones de Servicio del Municipio de Ahome	Art. 1; 16 y 17.

2. SISTEMAS DE PLANEACIÓN

2.1 NIVELES SUPERIORES DE PLANEACIÓN

2.1.1.- Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

2.1.2.- Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018.

2.1.3.- Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018.

2.1.4.- Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.

2.1.5.- Programa de Inversión en Infraestructura de Transporte y Comunicación 2013-2018.

2.1.6.- Plan Estatal de Desarrollo 2011-2016

2.1.7.- Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2007-2020.

2.1.8.- Programa Estatal de Ordenamiento Territorial 2010.

2.1.9.- Plan Municipal de Desarrollo 2014-2018.

2.2.- PLANES Y PROGRAMAS URBANOS VIGENTES

2.2.1.- Plan Parcial de Desarrollo Urbano del Corredor Los Mochis-Topolobampo hasta el Km 18+600, en el municipio de Ahome

2.2.2.- Plan Director de Desarrollo Urbano de Los Mochis 2005-2020, Decreto No. 49 con fecha de Agosto de 2007

DIAGNÓSTICO

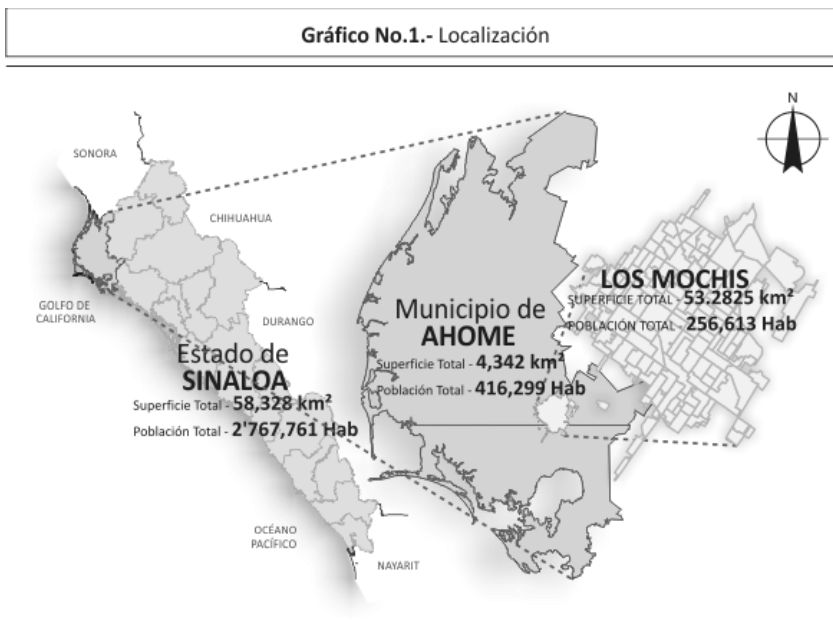
2.2 CONDICIONANTES FÍSICO ESPACIALES

3.1.1.- Ámbito Subregional

La ciudad de Los Mochis pertenece al municipio de Ahome, que por su extensión territorial se clasifica como el sexto municipio en dimensión a nivel estatal, con un área de 4 mil 342.89 kilómetros cuadrados que representa el 6.22% de la superficie del estado. (Ver mapa D-01)

Geográficamente la ciudad de Los Mochis se encuentra ubicada en la región septentrional del estado de Sinaloa, a los 25°47'37" latitud norte y 108°59'49" de longitud oeste del meridiano de Greenwich y entre los paralelos 25° 33'50" y 26° 21'15" de latitud norte, y a una altura promedio de 12 metros sobre el nivel medio del mar.

Concentra una población de 256,613 habitantes que representan el 61.64% de la población total del municipio.



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI 2010.

Los Mochis colinda al norte con la localidad de San Miguel Zapotitlán, al Sur Oeste el ejido compuertas, al sur con la población de Topolobampo, al Oeste con el Ejido Juan José Ríos; así mismo la ciudad cuenta con una superficie construida de 5 mil 328.2579 hectáreas.

3.1.2.- Perfil Ambiental

- **Clima.**

Durante el año, la evolución del clima lo define como extremo; durante los meses más cálidos se alcanzan temperaturas máximas de 45°C durante los meses de Mayo a Septiembre y el periodo más frío se presenta durante los meses de Diciembre a Febrero, con temperaturas mínimas promedio registradas de 8°C.

El periodo de lluvias se presenta durante los meses de Agosto y Septiembre, y escasas durante el mes de Enero, el rango de precipitación total anual está entre los 200 y 600 mm anuales, sin embargo se han presentado lluvias muy abundantes en cortos periodos de tiempo, esto asociado principalmente a fenómenos meteorológicos como huracanes, tormentas y depresiones tropicales que afectan a la región, y tomando en cuenta la topografía fomenta el estancamiento del agua y las inundaciones.

El clima al cálido-húmedo la mayor parte del año y extremoso, plantea la necesidad de tomar en cuenta ciertos criterios a la hora del diseño urbano, procurando que se aprovechen al máximo los factores bioclimáticos como los vientos dominantes logrando ventilación cruzada al proyectar vialidades transversales a éstos y buscando orientar los lotes en los sentidos Norte-Sur o Norponiente-Suroriente; la integración de la vegetación perenne abundante con follaje alto como elemento de resguardo del sol y como parte del paisaje urbano.

- Suelo.

El hecho de que la ciudad de Los Mochis se localice sobre una zona sísmica de nivel medio–alto implica el desarrollo de normativa que considere factores de seguridad en el cálculo del diseño estructural de los edificios así como la preparación de los terrenos para construcción.

Por su ubicación geográfica pueden llegar a afectarnos fenómenos naturales como huracanes y en una lejana pero no inevitable, la posibilidad de tener un Tsunami en el puerto de Topolobampo.

Una de las desventajas de este tipo de suelo es que su dureza dificulta la labranza y con frecuencia presentan problemas de inundación y drenaje, por lo que es necesario el drenado para evitar el ensalitramiento cuando se sometan a riego.

La ciudad de Los Mochis está asentada sobre un valle con tipo de suelo denominado, vertisol, como característica tiene que son muy arcillosos y con un buen manejo, son suelos muy productivos; los cultivos como algodón, trigo, sorgo, arroz crecen bien.

El tipo de suelo vertisol y que rodea a la ciudad permite una utilización agrícola muy extensa, variada y productiva, sin embargo cuando se someten a riego requieren ser drenados para prevenir el ensalitramiento, otra de sus características es que por su composición afectan seriamente las construcciones y las redes de infraestructura provocando fisuras y cuarteaduras, lo que se convierte en un factor preponderante a considerar en la realización de los proyectos de infraestructura y construcción.

- Áreas de Conservación faunística.

La ciudad se encuentra cerca de una serie de ambientes que poseen un alto valor natural al igual las Áreas de Conservación Faunística propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Ahome, como lo son: La Sierra de Barobampo o San Miguel, Sierra de San Ignacio o Navachiste (considerada por CONABIO como AICA – Área de Importancia para la Conservación de las Aves / Clave 227 y su bahía fue decretada como Área Natural Protegida de Jurisdicción Local con el carácter de Zona Sujeta a Conservación Ecológica), Cauce del Río Fuerte, Zona del Jitzámuri Navachiste (considerada por CONABIO como AICA – Área de Importancia para la Conservación de las Aves / Clave 131), Zona del Guachapore Navachiste (considerada por CONABIO como AICA – Área de Importancia para la Conservación de las Aves / Clave 122), Islas (decretadas como reservas especiales de la biósfera mediante el Decreto Presidencial del 2 de Agosto de 1978, en el cual se integran todas las islas del Mar de Cortés) y Esteros del Municipio, los cuales permiten el establecimiento de lugares para fomentar el turismo en áreas de acampar, el desarrollo de deportes al aire libre y el desarrollo de la investigación científica, ya que al ser casos de sistemas naturales aislados, son un relicto en sus comunidades vegetales formando las llamadas islas ecológicas, a pesar de lo anterior en general son zonas con accesibilidad limitada y se carece de servicios en infraestructura para su aprovechamiento.

- Hidrología.

Otro de los aspectos analizados en el diagnóstico es la Hidrología; y en este caso la ciudad pertenece al Distrito de Riego 075, el cual posee una superficie con derecho a riego de 228,441 hectáreas y un total de 21,454 usuarios, además de que en él se encuentra uno de los recursos hidrológicos más importantes de la vertiente del Pacífico Norte, el Río Fuerte, ubicado a 20 km aproximadamente en dirección Norte de la ciudad de Los Mochis.

El Distrito de Riego 075, posee 2,297.79 km de canales sin revestir, 4,997 km de caminos de operación, y 1,634 km de drenes, considerada la red hidrológica más importante del estado; los sistemas de riego empleados son, principalmente por gravedad, y en un menor nivel los sistemas tecnificados como aspersión, microaspersión, goteo, o incluso el sistema de baja presión o multicompuertas.

Los recursos hidrológicos explotados son propiedad federal, están regulados por la Ley de Aguas Nacionales y son aprovechados por los distritos de riego regionales a manera de concesión.

- Edafología.

El hecho de que el municipio de Ahome tiene una muy leve pendiente topográfica y la ubicación de la ciudad sobre un valle con altura promedio de 12 m.s.n.m. presenta las condiciones idóneas para el desarrollo de asentamientos humanos y el desarrollo de la agricultura como actividad económica.

El uso del suelo en el municipio se clasifica como aquel destinado a la actividad agrícola con el 60.49% de la extensión territorial del municipio, 2.15% de la superficie está destinada a zonas urbanas, 22.29% se consideran matorrales y un 14.37% no se le asigna un uso en particular siendo principalmente zonas inundables; hay que tomar en cuenta el hecho de que la tendencia del desarrollo urbano en la región es de baja densidad y las barreras físico-espaciales para el desarrollo horizontal son pocas.

- Vegetación.

Se identifica la siguiente vegetación natural: Matorral sarcococaula, Matorral Sarcocrasicaule, Selva Baja Espinosa, Selva Baja Caducifolia, Manglar, Vegetación de Dunas Costeras, Vegetación halófila, Pastizal inducido y cultivado, y los terrenos agrícolas se tipifican en base al tipo de riego que se emplea como: de riego, riego eventual, riego suspendido y riego de temporal.

Como algunas de las especies vegetales nativas de Sinaloa podemos encontrar: Álamo, encino, fresno, carrizo, ceiba, huizache, tule, mangle, nanchi, mora, venadillo, tabachín, pitahaya, cacaragua y otras.

- Biodiversidad.

La fauna de la zona presenta una gran variedad de especies como: venado, gato montés, gavián, aguililla, tejón, jabalí, halcón, zorrillo, conejo, gorrión, chachalaca, coyote, zopilote, cuervo, zanate y otros; mamíferos: tlacuache, jabalí, venado cola blanca, etc.; reptiles: iguanas, caimanes y tortugas; en las aves figuran: gorrión, codorniz, palomas, guacamayas, el pájaro carpintero, el guajolote silvestre, etc., y dentro de las especies marinas se destacan la almeja, el camarón, la jaiba, langosta, calamar gigante, pargo, curvina, mojarra, robalo, cazón, atún, huachinango, sardina, sierra, jurel, baqueta, delfines, focas, ballenas, tiburón y lobos marinos, esto debido a que el municipio de Ahome colinda con el Golfo de California, conocido también como el Mar de Cortés, el segundo más grande del mundo en biodiversidad.

3.2.- ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA

3.2.1.- Población y Desarrollo Social

En la actualidad, de acuerdo al censo de población de INEGI 2010 el municipio de Ahome sumó 416 mil 299 habitantes, de los cuales el 61.64% corresponde a la ciudad de Mochis, 256 mil 613 habitantes de los cuales 132,385 son mujeres y 124,228 hombres, siguiendo la tendencia del estado con mayoría de féminas que varones.

Necesidad de suelo.- Actualmente la mancha urbana abarca 5328.26 hectáreas, que corresponden al 53% del total del límite urbano y mantienen una densidad de 48.16 habitantes por hectárea. Es una densidad relativamente baja, sin embargo recomendable para las condiciones climáticas de la región, además de no manifestar una competencia por suelo con las actividades agrícolas o ecosistemas. Sin mencionar que en la percepción de los ciudadanos, genera una sensación de apertura espacial, limpieza y seguridad.

Por lo tanto sería deseable en un escenario futuro mantener la misma relación de habitantes por hectárea. Para esto sería necesario 1,012 hectáreas de suelo destinado para el crecimiento de la ciudad, de las cuales la mitad se desarrollarán como parte del reaprovechamiento urbano, siendo necesarias entonces 506 hectáreas fuera de los límites actuales de la mancha urbana.

La estructura poblacional en censos anteriores mostró el aumento en la población de 10-40 años, concentrando hasta el 53% del total de la población con 121 mil 124 habitantes, durante el censo de INEGI del año 2000. Esto se considera un bono demográfico, una ventana de oportunidad transitoria si se logran crear los empleos necesarios, además de cubrir la demanda de vivienda, infraestructura de salud y seguridad social. El censo del año 2010 registró 69 mil 995 hombres y 42 mil 099 mujeres económicamente activos, con una edad comprendida entre los 15 y 64 años. Para el año 2015 aumentará la población en edad laboral y para el año 2030 el número de la población adulta será mayor a la joven.

3.2.2.- Perfil Económico

El progreso de la ciudad tradicional y su transformación a un modelo urbano de ciudad competitiva y global, obliga a dar a la población un desarrollo socioeconómico mejor, con la generación de una economía más estable, por lo tanto, la generación de empleo y negocios, logrará una mayor retención de personas preparadas y las que quieren laborar en la ciudad. se subdivide en:

- Actividades Económicas y Comercio Informal
- Actividades Económicas por Sectores
- Población Económicamente Activa e Inactiva
- Niveles de ingreso

Al año 2010 el sector primario se manifiesta en 220,766 hectáreas de agricultura, en ganadería supera a otras zonas del municipio en ganado porcino y avícola por la existencia de ganadería y avicultura tecnificada. El sector primario se manifiesta al interior de la ciudad por medio de servicios relacionados con las actividades agropecuarias, un total de 40 establecimientos entre fumigadoras, acuícolas y 20 cooperativas pesqueras; se concentran principalmente sobre dos ejes que se cruzan en el centro y se dirigen hacia los accesos Mochis-Topolobampo, Mochis-Ahome y la carretera Internacional. El sector

secundario o industrial se manifiesta mediante 1,140 unidades de industria manufacturera distribuidos en toda la mancha urbana, además de la zona industrial que cuenta con servicios varios relacionados a la actividad industrial. Finalmente, el sector terciario, que engloba a las actividades económicas que no producen bienes materiales de forma directa si no servicios que ofrecen para satisfacer las necesidades de la población. Este sector es el dominante en la mancha urbana con el 14.09% de la población económicamente activa, distribuida en 5,735 unidades económicas en toda la ciudad, estas unidades se concentran en la zona centro, norponiente, sur y suroriente, como es el caso del centro urbano y sus principales vialidades ya que podemos encontrar desde comercio fijo, semifijo y ambulante, predominando este último al igual que los semifijos, ocasionando de diversas formas conflictos viales y obstrucción peatonal; Es necesario el comercio informal para dar empleo a personas que así lo deseen, ya que es una herramienta importante del comercio para la población, siempre y cuando se respeten los lineamientos ecológicos y permisionarios.

3.3 PERFIL TERRITORIAL

3.3.1.- Sistema de Ciudades

El Sistema Urbano Nacional, define los rangos que estructuran la jerarquía funcional de las 121 ciudades que lo integran. Reconoce el funcionamiento como lugares centrales a las ciudades de Culiacán, Mazatlán, Los Mochis–Topolobampo, Guasave y Guamúchil, y las considera como los núcleos urbanos más importantes que constituyen el Sistema de Ciudades del Estado.

Actualmente se está presentando una dinámica en la que respecta al funcionamiento de las cinco ciudades principales del estado, llegando a ser núcleos urbanos a partir de los cuales surgen corredores carreteros que enlazan a las pequeñas localidades urbanas, rurales y del litoral que forman parte de su área de influencia económica formando una red de asentamientos humanos que se sustentan en el intercambio de bienes, productos y población.

Este proceso que implica la dinámica urbana de dimensión territorial se denomina rururbanización, y se encamina hacia una fase de especialización productiva del actual modelo agro terciario, a partir de organizar un funcionamiento territorial a múltiples centralidades urbanas.

El municipio de Ahome a su vez tiene como cabecera municipal a la ciudad de Los Mochis y 17 centros de población, encabezando la lista se encuentran la Villa de Ahome, la Villa Higuera de Zaragoza y el Puerto de Topolobampo.

La Región Norte del Estado se integra por 7 sistemas rururbanos estructurados por redes carreteras.

El Programa de Ordenamiento Territorial del Estado de Sinaloa reconoce dos tipos de redes carreteras:

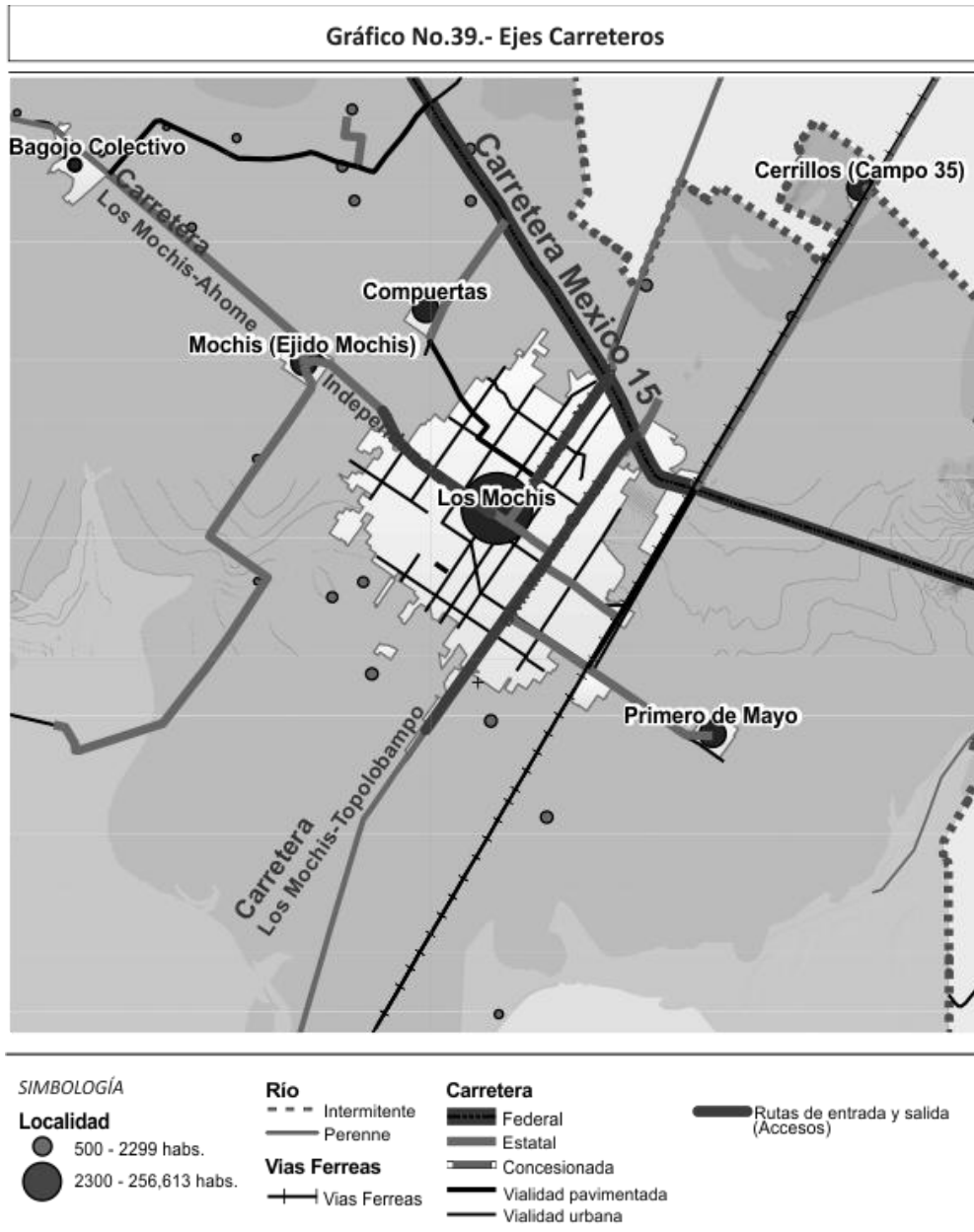
- **Redes Concéntricas.** Los sistemas rururbanos que funcionan mediante redes con dinámicas concéntricas, es decir, se conforma una estructura funcional que opera por medio de conexiones a una unidad urbana central o de mayor jerarquía y de la cual dependen de alguna manera las unidades cercanas.
- **Eslabonamientos lineales.** Los sistemas rururbanos estructuran el territorio de los municipios formando eslabonamientos carreteros.

La ciudad de Los Mochis se integra a las del tipo de red concéntrica, funciona con el primer nivel de relevancia territorial por estructurar el valle costero de los municipios Ahome y El Fuerte, y por eslabonarse con el Sistema Guasave y con el Sistema El Fuerte–San Blas, además de los ejes carreteros que le permiten conectarse con la Villa de Ahome y la región poniente del municipio y al sur, con el Puerto de Topolobampo.

La red carretera a la que se integra la Ciudad de Los Mochis permite los flujos interactivos entre 17 asentamientos de categoría urbana y 335 asentamientos de categoría rural.

El actual sistema de ciudades presenta tendencias a la conurbación, situado entre los municipios de Guasave, El Fuerte y Ahome, en donde se ubican significativos asentamientos con una fuerte dinámica poblacional.

Los ejes carreteros claramente definen las rutas de entrada y salida de la ciudad, definiendo un total de 4 accesos, al norte, la Avenida Adolfo López Mateos y el Bulevar Macario Gaxiola, al sur el Bulevar Macario Gaxiola, al poniente la Avenida Independencia.



3.3.2.- Estructura de crecimiento y tendencias urbanas.

Entre el año 2005 y 2010 el crecimiento de la mancha urbana alcanzó las 5 mil 328.2579 hectáreas con un crecimiento promedio aproximado de 69.69 hectáreas por año, es decir un total de 348.45 ha.

En general la tendencia de crecimiento de la ciudad va en dirección sur poniente, el principal motivo es el desarrollo de complejos habitacionales y la reciente instalación de centros y plazas comerciales en el sector. Originalmente la ciudad de Los Mochis se proyectó siguiendo una trama ortogonal con vialidades paralelas y callejones de servicio que corren en sentido oriente – poniente, patrón que predomina en el primer cuadro de la ciudad, que a principios del siglo pasado se encontraba delimitado por canales de riego y las vías del ferrocarril.

Durante su crecimiento la ciudad continuó con el patrón de las manzanas rectangulares, sin embargo en los últimos años los desarrollos inmobiliarios de manera aislada han roto con la continuidad de la trama ortogonal como ejemplo está el fraccionamiento Urbi Villa del Rey, ubicado al norte de la ciudad en donde el trazo de las vialidades de forma ortogonal se ve comprometido y da paso a vialidades curvas e inclinadas.

En cuanto a los usos de acuerdo con el Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Los Mochis 2005 – 2020 se identifican los siguientes:

- Habitacional.
- Usos Industriales.
- Corredores Urbanos.
- Zonas Ejidales y Valor Comercial.

3.3.3.- Vivienda

En primer orden se encuentra la relación Municipio – Estado en donde el municipio de Ahome representa al año 2010 el 15% del total de viviendas particulares habitadas a nivel estado y con un promedio de 49 nuevas viviendas habitadas por mes. En el análisis se presentan los resultados de los Censos y Conteos de Población y Vivienda realizados por INEGI en materia de vivienda.

La ciudad va en aumento con un crecimiento mínimo del 15%, con predominio de la vivienda unifamiliar y poca variación de otras tipologías de vivienda.

De acuerdo a las condiciones de vivienda en la ciudad se clasificó a la vivienda existente en:

- Vivienda residencial
- Vivienda popular.
- Vivienda de interés social
- Vivienda de servicios progresivos

Para el año 2010 el total de viviendas particulares habitadas existentes en la ciudad de Los Mochis llegó a 69,761 de las cuales el 99.5% contaban con energía eléctrica, el 98.8% disponían de drenaje y el 99.4% de agua entubada; además el 99.21% contaba con excusado. No se observan patrones que indiquen un rezago en la dotación de servicios.

La tendencia de crecimiento va a la baja con alrededor del 1% anual en cuanto al volumen total de necesidad de vivienda a nivel municipal.

Lo anterior refleja que a pesar de que la población sigue en aumento la vivienda nueva no ha tenido gran desarrollo en Ahome, por evidentes razones el mayor índice de crecimiento se ha podido ver en la ciudad de Los Mochis, ya que se ha tenido un dinámico aumento en la mancha urbana con la construcción de colonias y fraccionamientos.

Además en el año 2010 se plantea una necesidad de 3670 viviendas urbanas, el 63.5% nuevas y el 37.49% mejoras y al año 2012 se tiene que incrementar en 7,345 viviendas urbanas, 4,594 (61.78%) nuevas y 2,891 (38.21%) requieren mejoras.

3.3.4.- Infraestructura de Servicios

3.3.4.1.- Infraestructura de Servicios

Dentro de las colonias y fraccionamientos que carecen de algún servicio de infraestructura encontramos actualmente a:

- Col. Alejandro Peña
- Col. Ferrusquilla
- Col. Diana Laura Riojas
- Fracc. Laureles
- Fracc. Almendros
- Fracc. Jardines de Morelos
- Fracc. Azucenas
- Col. Fuentes del Bosque

a) Agua Potable

El abastecimiento de agua potable para la ciudad de Los Mochis comienza desde las presas almacenadoras Miguel Hidalgo (El Fuerte) y Josefa Ortiz (Choix) que tienen salida por el Río Fuerte, mismo que a su vez abastece a la derivadora “ El Sufragio ”, en San Blas, El Fuerte.

La planta potabilizadora que se localiza en las inmediaciones del “Cerro de la Memoria” se conoce como Planta Mochis y es alimentada por el canal Hidalgo, el cual se desprende del canal Sevelbampo y éste último del ya mencionado canal 18 +420. Con una capacidad de producción de 950 lts/seg., abastece la zona norte y el centro, a partir de la Av. Independencia. De este sistema de ramaleo la tubería de mayor diámetro es la 24”, que se localiza en la Av. Justicia Social, con una longitud aproximada de 1,790 metros.

Las Plantas Potabilizadoras tienen una capacidad de producción de agua potable de 151 mil 200 litros al día, mientras que la demanda actual es de 34 mil 244 lts/diarios. De acuerdo a los cálculos y demandas de agua potable de la ciudad, hechas por la Junta de Agua Potable Municipal, se asegura el servicio hasta el

año 2030. Cabe señalar que también se les brinda el servicio de agua potable a los Ejidos: México, Francisco Villa, 20 de Noviembre Viejo, Miguel Hidalgo y Morelos.

El estado físico de las redes de servicio de agua potable se encuentra en buenas condiciones, cuentan con una antigüedad de 25 a 30 años, mientras que su vida útil alcanza los 40 a 45 años, en función a los programas de mantenimiento que se brinden a las instalaciones, es necesario recalcar que la zona centro cuenta con instalaciones hidráulicas y sanitarias de mayor antigüedad, que ya han cumplido su vida útil y deben ser sustituidas a la brevedad posible.

b) Drenaje sanitario y alcantarillado

El Sistema de Drenaje está estructurado a base de colectores orientados de noreste a suroeste aprovechando la escasa pendiente natural con la que se cuenta, y drenes de apoyo en dirección oriente a poniente, canalizando los residuos hacia el Dren Mochis, cuya disposición final es la Planta de Tratamiento de Aguas.

Los colectores principales: Zacatecas, Mochicahui de norte a sur y División del Norte de oriente a poniente, con una antigüedad de 15 años aproximadamente, y los más recientes: Niños Héroes, Degollado, Río Fuerte, Río de las Cañas de norte a sur; y Colector Poniente y Oriente actualmente en construcción, son los que forman la estructura del sistema recolector de las aguas residuales de la ciudad de Los Mochis.

En la ciudad de Los Mochis se generaban aproximadamente 870 litros por segundo de aguas residuales que sin tratamiento alguno, eran descargadas al sistema lagunar de la Bahía Santa María.

Para abatir dicho problema, se crea un Sistema Lagunar que trata aguas residuales y pluviales, poniéndose en marcha a partir del año 2005, se encuentran ubicadas al Sur poniente de la ciudad aproximadamente a 10 Km. de la mancha urbana, cercano al aeropuerto, en un polígono conformado por terrenos que pertenecieron a los Ejidos Plan de Ayala No. 1, Plan de Ayala No. 2 y Benito Juárez, tiene una vida útil de 20 años, es decir hasta el 2026.

La planta sana prácticamente la totalidad de las aguas servidas en la ciudad, contribuyendo a preservar la salud de la población, aporta a controlar el deterioro ecológico del entorno ya que evita la contaminación de las tierras agrícolas y de los suelos, de enorme utilidad económica, así como también impacta positivamente en el sistema lagunar costero, rico en recursos marinos, especialmente el lugar conocido como "El Estero", en la Bahía de Santa María.

c) Drenaje pluvial

Los Mochis cuenta con un sistema mixto, es decir que en partes se localizan colectores pluviales en el subsuelo y su captación principal es a base de rodamiento de aguas pluviales por la superficie de arroyo vehicular, donde existen pendientes hacia sistemas de alcantarillas que se enlaza a los drenes cercanos.

El sistema de desagüe y drenaje pluvial para la ciudad de Los Mochis, se apoya en los drenes que la atraviesan, donde la mayor parte del recorrido de éstos dentro del área urbana se encuentra descubierta o a cielo abierto, los principales drenes son: Dren Álamo, Dren Benito Juárez, Dren Mochis, Dren Cañero, Dren Miguelito, Dren Hidalgo, Dren Mochicahui, Dren Bayoneta Flores Magón, Dren Cero, Dren O, Dren Justicia Social, Dren Carretera Internacional, Dren Bayoneta 2+240, Dren Bayoneta 23+700, Dren Bayoneta 2+000, Dren Concheros, Dren Bayoneta Pichonera. Siendo éste último el encargado de recolectar las aguas de descargas y drenajes para transportarlos hacia su destino final en la laguna de estabilización ubicada al sur de la ciudad.

d) Energía eléctrica

La ciudad manifiesta una cobertura casi total de este servicio, 92 mil 385 viviendas habitadas servidas 47 mil 100, representando una cobertura del 99%, suministrada de la planta Termoeléctrica Juan de Dios Bátiz localizada en el Puerto de Topolobampo a través de la línea de conducción LT-MOCHIS UNO-TOPO, misma que se apoya en subestaciones de distribución formando un anillo suministrador en la ciudad.

e) Alumbrado Público

En lo que respecta al servicio de alumbrado público en la ciudad se encuentra estructurado con un sistema de instalaciones aparentes o aéreas, no se cuenta con una cobertura completa de la superficie de la mancha urbana, se encuentra en condiciones de regular a buena, la falta de mantenimiento en algunos sectores de la ciudad, mantiene a este sistema operando de manera deficiente.

f) Pavimentación

La necesidad de modernización de la estructura vial y como lo demanda el mismo crecimiento de la ciudad y de las comunidades, obliga al Gobierno Municipal a realizar las gestiones y obras demandadas por la ciudadanía.

Por la infraestructura de pavimentación que tiene la Ciudad puede considerarse que se encuentra en buen nivel ya que tan solo el 16.64% de las vialidades están en terracería y el 83.24% es asfalto y pavimento hidráulico; el desglose de la distribución de recubrimientos en las vialidades.

g) Relleno Sanitario y Recolección de Basura

El servicio de recolección de basura actualmente cubre el 99% del Municipio de Ahome, siendo estructurado a nivel municipal de la siguiente manera.

- 7 rutas en el área rural
- 16 rutas en el área urbana municipal
- 1 ruta comercial industrial (en la actualidad se encuentra detenido el servicio)

h) Telecomunicaciones

Dentro de las redes de televisión de señal abierta, la ciudad cuenta con tres canales locales, la XHI-TV Canal 2, la XHB5 canal 4 y Tv Azteca canal 13.

Existen 4 grupos de radio comercial: OIR, RADIORAMA, PROMORED, RSN; también se cuenta con una estación cultural, Radio U de O de la Universidad de Occidente campus Los Mochis.

i) Turismo

La ciudad de Los Mochis se encuentra comunicada directamente a infraestructura portuaria, de transporte aéreo y ferroviario; lo que la hace un punto importante de transición para el turismo.

Alguno de los espacios con atractivo turístico que se identifican dentro de la ciudad son

El ingenio azucarero, el Jardín Botánico, el Museo Regional del Valle del Fuerte, Casa de la Cultura Conrado Espinoza y el Cerro de la Memoria.

A nivel regional existen diversos sitios con atractivos naturales que tienen gran conectividad con la ciudad, como la Sierra de Barobampo o San Miguel, Sierra de San Ignacio o Navachiste, Cauce del Río Fuerte, Zona del Jitzámuri, Zona del Guachapote, Islas del Municipio de Ahome y los Esteros del municipio, algunos de los lugares mencionados están declarados por CONABIO como Áreas de Importancia para la Conservación de las Aves; por otro lado, la ciudad se ha convertido en escala obligada en el recorrido de la ruta turística nombrada por FONATUR como “De la Playa a las Barrancas del Cobre”, la cual se desarrolla sobre la región Norte del Estado de Sinaloa (Municipios de Ahome, El Fuerte y Choix) y el poniente del Estado de Chihuahua.

3.3.4.2.- Infraestructura de vialidad y transporte

El desarrollo de infraestructura vial y de transporte, conforman la modernización económica y social, lo que conlleva al crecimiento de la sociedad y de la ciudad, hacia un mercado nacional e internacional, en la explotación de las ventajas, logrando así una efectiva competitividad.

a) Sistema vial

La estructura urbana parte de una traza ortogonal o reticular, y se entiende como aquella que genera manzanas cuadradas o rectangulares. Han existido variantes al cambiar de ángulo el cruce de la vialidad, o al tomar formas curvas, esto en ciertos sectores y recientes desarrollos pero en general sigue conservándose morfología de la traza.

De acuerdo al Plan Director de Desarrollo Urbano vigente el sistema vial se encuentra clasificado actualmente de la siguiente manera:

Subsistema Vial primario

- Vialidad Estructural
- Vialidad Primaria

Subsistema Vial Secundario

- Vialidad Secundaria (Colectora)

Dentro de las características que tiene el sistema vial actual, es que no cuenta con una integración del peatón y los sistemas de transporte colectivo, por lo que se diseña a la escala relativa del automóvil.

b) Transporte

Dentro de la infraestructura de Transporte con que se cuenta en la ciudad lo podemos clasificar de la siguiente manera:

Terrestre: vías, líneas de ferrocarril

Marítimo: Puertos

Aéreo: Aeropuertos

Transporte Terrestre.

El sistema de traslado de la población dentro y fuera de la ciudad, está estructurado por dos sistemas de transporte: Transporte Público Urbano-Suburbano y Transporte Foráneo.

El Transporte Público en la ciudad de Los Mochis, toma como principal objetivo trasladar al pasajero al primer cuadro de la ciudad “el centro comercial”, que es donde se concentra la mayor parte del comercio temporal, ambulante y fijo, así también circulando por los distintos centros educativos, recreativos, culturales, religiosos, administrativos de gobierno, centros de salud y de trabajo.

La cabecera municipal de Ahome (Los Mochis) cuenta con un total de 34 rutas de transporte interurbano, las cuales están bajo la concesión de la Alianza de Transporte Urbano y Suburbano de Los Mochis.

El sistema de transporte foráneo en el municipio de Ahome, se compone por un total de 16 terminales ubicadas de forma dispersa principalmente en la zona centro de la Cabecera municipal, el sistema depende en gran medida de su conectividad por medio de la Carretera Federal Internacional México No.15 y vialidades regionales, permitiendo el intercambio económico y poblacional con otras ciudades y estados.

Transporte Marítimo.

A 23 km de la cabecera municipal, se encuentra el puerto de Topolobampo donde se ubica la terminal de líneas de transbordadores que conectan el norte de Sinaloa con La Paz, capital de Baja California Sur. Además, desde este punto se realiza una importante movilización de buques, barcos transbordadores, etc. que por el mar de Cortés llega a numerosas regiones.

Transporte Aéreo.

Las opciones de transporte aéreo mas cercano a la ciudad de Los Mochis se concentran en el Aeropuerto Internacional Federal del Valle del Fuerte, ubicado al sur poniente del municipio aproximadamente a 12.5 km de la ciudad, donde transitaron durante el 2010 un total de 243,400 pasajeros (Grupo Aeroportuario del Pacífico, 2011), operando con vuelos comerciales, principalmente a la Ciudad de México, Guadalajara, Hermosillo, Mazatlán, Monterrey.

3.3.5.- Equipamiento Urbano

La existencia de desigualdad y rezago en diferentes sectores de la ciudad con respecto al acceso a servicios urbanos, demuestra que es necesario priorizar acciones que contribuyan a su disminución, mediante una visión encaminada a un crecimiento territorial sustentable.

Los inmuebles, instalaciones, edificaciones y mobiliario que es empleado para prestar y abastecer los servicios urbanos y poder desarrollar las actividades económicas y sociales convierten a la ciudad en un lugar apto para el crecimiento poblacional y las necesidades que esto representa.

Además resulta primordial recordar que Los Mochis es la cabecera municipal del municipio de Ahome, lo cual hace necesario tomar mayores consideraciones en concordancia con un mejoramiento integral ya que la influencia y dotación corresponde también a todas las localidades cercanas y dependientes de la ciudad.

3.3.6.- Imagen Urbana y Patrimonio

Actualmente no existe una normativa específica que regule la imagen urbana en la ciudad, razón por la cual sus condiciones actuales son resultado de las especificaciones establecidas en la normativa vigente en materia de vialidad, construcción, uso de suelo y su aplicación al espacio urbano por parte de la población y las autoridades, razón por la cual es necesario desarrollar un Código de Imagen Urbana para la Ciudad de Los Mochis, en donde de forma coherente, integral y objetiva se ordenen las regulaciones en cada uno de los campos que pueden formar parte de la imagen urbana, para de esta manera solucionar los conflictos identificados en el análisis.

Dentro de los principales problemas que se identificaron es la pérdida de la continuidad de algunas vialidades y la traza en desarrollos habitacionales con diseño diferente del predominante en la mancha urbana.

La existencia de los corredores urbanos resulta primordial para direccionar y potencializar el desarrollo de los diferentes sectores de la mancha urbana, por lo que es importante prestar atención al momento de zonificar y de alguna forma propiciar el desarrollo de dichos elementos.

El aprovechamiento de los monumentos, arboledas, el patrimonio histórico y artístico como reflejo del desarrollo de la ciudad y su población desprende la necesidad de una cultura de conservación, restauración y uso racional de los mismos.

En este tema sin duda alguna uno de los principales problemas que afectan la imagen urbana de la ciudad de Los Mochis es la contaminación visual consecuencia del manejo inadecuado de la publicidad y los

tendidos aéreos de las diferentes redes de infraestructura, problema que hay que atender en aquellos sectores en los que ya se manifiesta un riesgo para la población y las mismas construcciones.

Es necesario tomar medidas para atender los problemas relacionados con la invasión y mal uso de la infraestructura vial ya que existen puntos en que las banquetas y calles pasan de ser conductos para el tránsito motorizado y no motorizado a espacios de explotación comercial limitando el espacio funcional para movilidad.

Uno de los elementos que le otorgan particularidad a la ciudad es la existencia de la red de drenes y canales que corren a cielo abierto, por ello es importante mantenerlos e integrarlos a manera de sendas peatonales y áreas verdes.

Desde el punto de vista cultural es necesario impulsar el desarrollo de una cultura de la conservación y respeto por el patrimonio, el medio ambiente y el espacio público como elementos de la identidad de Los Mochis, y no como puntos de transformación y explotación con base en intereses económicos y de particulares.

3.4.- MEDIO AMBIENTE.

En la ciudad de Los Mochis se hace evidente la presencia de agentes contaminantes en los diferentes elementos como lo son el aire, agua y suelo. Debido a que los alcances de los efectos nocivos sobre el ambiente y la población se han venido manifestando de una forma moderada, es necesario visualizar el panorama a un mediano y largo plazo, de continuar las condiciones actuales.

De alguna manera podemos decir que se está a tiempo si no es para revertir, contrarrestar y prevenir los efectos nocivos que tienen las actividades del hombre sobre el medio ambiente.

Para lograr lo anterior se requiere el desarrollo y aplicación de la política ambiental, y la inversión en tecnologías limpias que permiten atacar la raíz de los diferentes problemas con una perspectiva de largo plazo.

En materia de contaminación atmosférica la ciudad de Los Mochis a la fecha no presenta aparentes niveles de contaminación alarmantes, sin embargo es necesario plantear y ejecutar alternativas en estos momentos que la magnitud de los efectos de los contaminantes sobre el ambiente permiten su fácil control y no presentan efectos sobre el desarrollo de su población, se recomienda la revisión y ejecución de la NOM-085 en materia de prevención de la contaminación atmosférica, que contempla parámetros diferenciados por región, tamaño de fuente, burbujas regionales y lapsos de aplicación sujetos a la posibilidad de cumplimiento, además de incorporar un instrumento económico, el mercado de derechos de emisión de contaminantes, herramienta que permite a la ciudadanía o las autoridades “comprar” una mejor calidad de aire.¹

La realización de un monitoreo de calidad del aire se manifiesta como una primera etapa dentro de las acciones encaminadas al respeto y cuidado del medio ambiente.

Un recurso importante para contrarrestar la pérdida de calidad en el aire es la reforestación, acción que además de beneficiar al medio ambiente también ayuda a mejorar la imagen y la creación de espacios para el desarrollo de actividades de recreación y deporte.

Para el caso de la contaminación del agua existen tres grupos de actividades que sin duda son realizadas en la región y recurrentemente tienen efectos sobre el vital líquido.

El uso doméstico e industrial del agua, actualmente cuenta con herramientas que permiten regular hasta cierto punto los efectos de dichas actividades sobre el agua mediante la realización de estudios de impacto ambiental, situación que exige una supervisión constante para prevenir irregularidades que representen una posible contaminación del vital líquido.

La agricultura como actividad económica preponderante en la región que depende directamente de un seguro abastecimiento de agua mediante la infraestructura de riego; sin embargo la calidad del agua destinada al cultivo suele verse comprometida debido a la basura y químicos que en ocasiones son vertidos en los afluentes, razón por la cual es necesario el desarrollo de programas que regulen el uso de los agroquímicos y que a su vez promuevan el desarrollo de agricultura de bajo impacto mediante tecnologías menos agresivas con el medio ambiente, ya que ésta actividad depende de dos elementos primordiales: suelo y agua, y la presencia de agentes nocivos en ambos casos implica un riesgo por sobre la calidad y rendimientos de los cultivos.

¹ FUENTE: Instituto Nacional de Ecología, *Perspectivas de la normatividad ambiental en México*, Francisco Giner de los Ríos <http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/gacetas/gaceta36/g9536621.html>

Por otro lado están las aguas negras, y valorando el hecho de que a partir del año 2005 entró en operación la planta de tratamiento de aguas residuales se puede decir que está dado el primer paso en el aprovechamiento y reutilización del agua, ya que anteriormente las aguas sin tratamiento alguno eran vertidas en la Bahía Santa María, comprometiendo seriamente el equilibrio en los ecosistemas marinos de la costa del municipio.

En el caso de la contaminación del suelo puede decirse que los principales elementos que alteran las propiedades del suelo en la ciudad son la expansión de la mancha urbana, el desecho de sólidos y basura en algunos sectores y la actividad agrícola del valle que rodea la mancha urbana.

En cuestión de basureros se identifican 13 puntos distribuidos principalmente en la periferia de la mancha urbana con concentraciones en el norte, poniente y sur, los principales tipos de desecho son de origen doméstico y de la industria de la construcción.

Es necesario identificar la normativa regulatoria en materia para lograr controlar y disminuir la existencia de dichos espacios.

También resulta necesario el registro de todos los establecimientos que pueden generar residuos peligrosos y evaluar los procesos de acopio y desecho de los mismos para determinar alternativas que busquen contrarrestar los efectos nocivos de dichos contaminantes sobre el suelo, aire y agua.

Además de lo anterior están las afectaciones al equilibrio del medio ambiente por contaminación acústica como consecuencia principalmente de las concentraciones de vehículo y actividades de alto impacto, en este caso los recursos más relevantes aplicables son el ordenamiento territorial mediante una mezcla de los usos coherente y continuar con la realización de los estudios de impacto ambiental, por parte de la Dirección de Desarrollo Urbano y Ecología.

3.5.-RIESGOS Y VULNERABILIDADES.

En concordancia con la información analizada, la ciudad de Los Mochis posee un Índice de Vulnerabilidad General Bajo, determinada por sus características geográficas, climáticas, socioeconómicas y urbanísticas con susceptibilidad de afectaciones por ocurrencia de fenómenos meteorológicos.

Los fenómenos hidrometeorológicos que más riesgo representan en la ciudad de Los Mochis son los Sistemas Tropicales, Sequías, Temperaturas Máximas Extremas e Inundaciones. Son las últimas las que representan un mayor riesgo en la ciudad de Los Mochis.

Se tienen contabilizadas 50 colonias con algún nivel de riesgo por inundación y en la totalidad la mancha urbana presenta riesgo de inundación por drenaje deficiente.

En cuestión de movimientos sísmicos, es necesario tomar en cuenta el reciente aumento en la incidencia de dichos fenómenos para tomar medidas en materia de normativa y seguridad para disminuir los posibles daños ocasionados por un sismo de gran magnitud.

En el caso de los riesgos antropogénicos se tienen identificadas 59 empresas cuyas actividades representan algún tipo de riesgo, clasificadas en 13 sectores dependiendo de la actividad que realizan y los productos empleados en las mismas; dentro de las que representan un peligro bajo están los sectores: alimentos (9 empresas), automotriz (7 empresas), Madera (4 empresas), Plásticos (1 empresa) y Servicio Público (1 empresa); en segundo término están las que representan un peligro medio y encontramos aquí 6 sectores que son: Agroquímicos (10 empresas), Amoniaco (7 empresas), Energía (3 empresas), Gas L.P. (4 empresas), Químico (4 empresas), Servicio Público (9 empresas); por último están las empresas que representan un peligro alto con 2 sectores: Energía (3 empresas) y Servicio Público (2 empresas).

Como ya se mencionó la herramienta primordial para el control en la instalación y operación de las empresas es la Zonificación y la tabla de Mezcla de Uso de Suelo, y la normativa aplicable por parte de la Dirección de Desarrollo Urbano en los procesos de aprobación y registro de los proyectos.

Es necesario hacer referencia importante a los desechos peligrosos que manejan las empresas de los sectores que representan un peligro medio y alto, pues éstos deben ser manejados y tratados conforme a lo estipulado en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

Además es importante la colaboración de la Coordinación de Protección Civil en la realización de estrategias y la ejecución de acciones que ayuden a disminuir los posibles efectos en caso de presentarse alguna contingencia por consecuencia de algún fenómeno natural o por las actividades humanas.

4.- FODA

4.1.- VISIÓN.

Los Mochis es una ciudad media con capacidad para sostener hasta medio millón de habitantes, con un límite urbano definido por un cinturón verde. La densidad de habitantes por hectárea se mantiene en 50.

La ciudad de Los Mochis tiene la fortaleza institucional y las estrategias de ordenamiento, aprovechamiento y desarrollo territorial necesarias para captar capitales externos y coadyuvar al desarrollo de sus actividades con condiciones que les permiten aumentar su competitividad.

El fortalecimiento de las instituciones municipales en cuanto a capacidad operativa y participación ciudadana genera confianza y dan certeza que todas las acciones que emprenden agentes del desarrollo, benefician y son por el bien de los ciudadanos. También permitió el diseño instrumentos que le permiten al ayuntamiento captar beneficios directos del crecimiento y desarrollo urbano y económico; permitiéndole atender otras zonas y asentamientos del territorio municipal.

Además estos instrumentos han contribuido a un uso eficiente del suelo urbano, la extensión de la mancha urbana se ha dado de modo gradual con previa consolidación del suelo interior. La redensificación de la ciudad ha contribuido al ahorro de recursos públicos los cuales se reinvierten para equilibrar las cargas de desarrollo en todos los sectores ciudad.

Otro factor que ha contribuido al aumento de los indicadores de competitividad, al uso racional y eficiente del suelo urbano, así como al ahorro de recursos públicos ha sido la consolidación de los proyectos del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable. El uso del vehículo particular se redujo, contamos con servicios de transporte masivo eficientes, de bajo costo y accesibles para cualquier ciudadano sin importar su condición. La intermodalidad es una característica fundamental de su eficiencia y bajo costo.

Las intervenciones para la mejora de los equipamientos existentes y la construcción de nuevos, son producto de desarrollo de instrumentos, capacidades instituciones y modelos de participación de capitales públicos y privados.

Los espacios de valor natural y artístico edificado, han podido recuperarse gracias a nuevos instrumentos de participación ciudadana para su co-manejo, sin dejar de un lado que se elaboraron los decretos pertinentes para asegurar su permanencia y correcto aprovechamiento.

La ciudad de Los Mochis es un asentamiento que aprovecha el suelo urbanizable de modo eficiente, con un marco normativo claro, cuyos instrumentos permiten aplicar estrategias de desarrollo flexibles para los agentes claves. Donde la gestión del desarrollo urbano permite a la ciudad captar plusvalías derivadas de diversas acciones urbanas. A través de estos instrumentos además los ciudadanos han logrado empoderarse de la toma de decisiones.

4.1.2.-Agentes Críticos.

Son elementos, variables o situaciones cuya atención es clave para la formulación de las políticas del plan. Atender estos puntos es primordial para generar condiciones que den solución a los problemas del desarrollo de la ciudad.

- **Desarrollo institucional.** - Las propuestas en este sentido deberán centrarse en la evaluación de la estructura y desempeño de las instituciones, actualización de marcos jurídico-normativos, profesionalización de los recursos humanos y reorganización-fortalecimiento de los agentes operativos y/o de campo –en el caso de inspectores o agentes encargados del cumplimiento de las normas de desarrollo urbano - .

- **Instrumentos fiscales.**- Será necesario hacer propuestas de instrumentos que permitan al municipio participar captar y reinvertir las plusvalías de obras y derechos de desarrollo de diversos proyectos en la ciudad, llevados a cabo con recursos públicos. Orientado a equilibrar los polos de desarrollo en la ciudad.

- **Leyes estatales.**- Algunos problemas urbanos requieren la modificación de leyes de orden estatal, ello implica la colaboración entre el resto de municipios, por lo que estas propuestas deberán considerar la creación de agendas y mecanismos de colaboración intermunicipales.

- **Ordenamiento del territorio.**- Existen elementos de valor natural con gran potencial para impulsar condiciones de desarrollo, sin embargo carecen de un reconocimiento en las estrategias de ordenamiento territorial y de desarrollo. Esta situación pone en riesgo su conservación, por lo cual es necesario generar instrumentos que en principio determinen su área y establezcan las condiciones para su regeneración, conservación y aprovechamiento. Por otro lado es necesario actualizar los esquemas de zonificación de los planes directores, haciéndolos más flexibles. De igual manera es necesario generar reglamentación complementaria para su operación más eficaz.

- Participación de academias, órganos colegiados e instituciones para el desarrollo económico.- Las estrategias deben ligarse a las academias y órganos colegiados a través del trabajo y recursos humanos que puedan aportar. Al mismo tiempo deben considerar incorporar sus aportes en cada etapa de la ejecución de las políticas de este plan. El objetivo de esta acción debe ser el desarrollo de capital humano, impulso del trabajo de profesionistas locales y la generación de información y conocimiento.

Además son actores fundamentales para la constitución, seguimiento y cumplimiento de agendas. Son interlocutores y agentes indispensables para el cumplimiento de metas y objetivos de una política de desarrollo urbano.

La participación debe generarse a través de convenios de colaboración formalizados, donde ambas partes reconozcan el compromiso y los objetivos y metas que se busca alcanzar.

- Fortalecimiento de las políticas de prevención y protección de riesgos.- En este sentido las políticas y estrategias deberán centrarse principalmente en la profesionalización y engrosamiento de filas del personal, así como en la modernización de los recursos materiales. Para ello deberá considerarse también una evaluación de sus condiciones actuales en términos de salarios, equipo, inmuebles, captación de recursos etc.

No debe dejarse de lado la necesidad de especializar al personal en materia de riesgos industriales y químicos.

- Desarrollo local.- Todas las políticas deben orientarse a la separación de dinámicas locales y globales, con el fin de potenciar el desarrollo local de un modo eficaz, sin generar o suponer de origen una competencia desigual con las dinámicas de desarrollo ligadas a consumos globales.

En este sentido es fundamental la participación de agentes locales a través de diversos gremios e instituciones para identificar estas áreas de oportunidad.

- Plan de movilidad.- Es importante que las políticas de ordenamiento territorial y mejoramiento de vialidades se ligen a las acciones de este plan, con ello se pretende generar una ciudad más eficiente, que reduzca el uso de energéticos y sea más ágil desplazarse dentro de ella.

No debe olvidarse tampoco que tanto la actualización del plan director como del plan de movilidad deben de estar en sincronía.

- Banco de proyectos.- Es necesario que se genere un compendio y catálogo de proyectos ejecutivos, que este a disposición de los agentes de desarrollo urbano.

- Renovación de la ciudad interior.- Las políticas y estrategias, deben considerar un escenario para la dotación del suelo en el interior de la ciudad, con el objeto de generar principios de uso racional del suelo y eficiencia urbana. Este enfoque requiere de instrumentos para inducir este desarrollo y requiere de innovación en tipologías de edificios y espacios públicos.

- Reutilización del agua y drenaje pluvial.- Se requiere una política de uso racional del agua que considere la reutilización de la misma. Las propuestas por tanto deben abarcar desde obras para mejorar el sistema de drenaje hasta programas y acciones orientadas a garantizar la reutilización y racionalización de este recurso. Es importante considerar y poner énfasis en esquemas que permitan vigilar el buen uso de este recurso, con recompensas y sanciones.

5.- ESCENARIOS

5.1. ESCENARIOS DE DESARROLLO

5.1.1.-Escenario Tendencial.

- Continua la pasividad, respecto acciones para la protección, conservación, regeneración etc., de zonas con valor ecológico o ambiental dentro del polígono urbano.
- Poco a poco el turismo incrementando su participación en la economía local, por la intervención en espacios públicos.
- La ciudad se mantiene como la tercera más importante del Estado. Conserva índices altos desarrollo humano y bajos índices de marginación. Por lo que los programas pueden orientarse con un corte preventivo principalmente.
- Los Mochis se considera una ciudad con un alto nivel de competitividad a nivel nacional, además de clasificarse como un centro de distribución de alto impacto.
- El aprovechamiento del potencial de captación para la inversión foránea ha desacelerado el desarrollo de las economías locales, debido al atraso en el desarrollo y construcción de infraestructura.

- Los instrumentos de planeación, no han sido socializados lo suficiente, como para posicionarlos como herramientas efectivas para la contención y ordenamiento de la mancha urbana de la ciudad.
- La dotación de servicios públicos e infraestructura, requiere más recursos en el perímetro de la mancha urbana, pero se mantiene subutilizada en el centro de la ciudad.
- La irregularidad en los procesos de municipalización de los fraccionamientos es una constante.
- La incertidumbre jurídica sobre el manejo de los terrenos ejidales y zonas federales han tenido como consecuencia el desarrollo irregular de la mancha urbana sobre terrenos agrícolas, dificultando consolidar un modelo eficiente de ciudad.
- El municipio no ha generado un mecanismo eficaz para la adquisición de reservas territoriales destinadas a vivienda social.
- Se mantiene la concentración de las unidades económicas del sector servicios en el centro de la ciudad y el comercio informal en la vía pública.
- Se mantiene un esquema de desarrollo de vialidades, que solo apuesta al automóvil.
- Las deficiencias en el sistema de transporte público y los conflictos viales que éste ocasiona son una constante.
- Se ha elevado el índice de motorización con lo que se reducen las posibilidades del desarrollo de sistemas de transporte no motorizado.
- El equipamiento de salud, comunicaciones y deportivo cubre las necesidades de la población, sin embargo requiere mejorar las condiciones físicas de sus edificios y los servicios prestados.
- Se ha visto comprometida la capacidad de atención en algunos elementos de equipamiento de asistencia social, administración pública y educación.
- La imagen urbana de los recientes desarrollos ha manifestado una mejora.
- Los conflictos por invasión y colocación de obstáculos en vía pública principalmente en el centro de la ciudad son constantes.
- A pesar de las campañas que fomentan el cuidado del medio ambiente así como del adecuado manejo de recursos naturales, la falta de instrumentos de planeación dificultan la conservación de las áreas con valor ecológico o valor ambiental dentro de la ciudad.
- Existe poco interés e iniciativa por parte de las instituciones privadas y gubernamentales para identificar, consolidar, conservar y aprovechar el patrimonio inmobiliario artístico – cultural de la ciudad.
- No se han resuelto los problemas de inundación de la ciudad.
- Los corredores urbanos de alto movimiento de cargas se han ido extendiendo hacia el interior de la ciudad, lo que ocasiona genera problemas de movilidad en la ciudad.

5.1.2.-Escenario Probable.

- El turismo local es un segmento que crece y se consolida por las inversiones en revalorización y generación de infraestructura pública para recreación y deporte, así como en sistemas multimodales para la movilidad de la ciudad.
- Con el desarrollo del turismo se tienen serias afectaciones sobre las zonas con valor ecológico del municipio y está en proceso el decreto de las mismas como áreas de conservación.
- Con una mayor participación del sector privado en el desarrollo de equipamientos e infraestructura, el municipio requerirá de instrumentos de planeación que permitan captar de las plusvalías.
- Existe una buena participación ciudadana dentro de los procesos de toma de decisiones relacionadas con el desarrollo de la ciudad, debido a la apertura de las instituciones públicas y la mejora en el acceso a información sobre los procesos de toma de decisiones en materia urbana.
- El posicionamiento de la ciudad como la tercera más importante del estado y su especialización en agroindustria se ha visto reflejada la necesidad de suelo servido para industria.
- La oferta de infraestructura educativa se encuentra en óptimas condiciones para cubrir las necesidades en todos los niveles y además dar servicio a nivel regional.
- Existen deficiencias en el sistema de transporte público además ha crecido el índice de motorización y se disminuyen las posibilidades de integración de alternativas de transporte no motorizado con opciones de movilidad.
- Se plantean diferentes esquemas financieros que facilitan la adquisición de vivienda.

- La poca diversificación del mercado inmobiliario la dispersión de los desarrollos en la periferia de la mancha urbana han afectado el desarrollo del mercado dando como resultado la precarización de los desarrollos.
- Resulta difícil mantener los espacios públicos de la ciudad, se requieren esquemas más flexibles para la operación, administración y mantenimiento de estos espacios.
- La falta de programas vinculantes, eficaces y continuos, en temas de educación ambiental, cuidado y gestión del espacio público se traduce en gastos y costos altos para la administración de la ciudad.
- La recaudación de predial se mantiene poco eficiente y sigue siendo la principal fuente de ingresos del municipio.
- Se ha perdido el interés en el mantenimiento y conservación del patrimonio inmueble artístico - cultural por lo que se han derrumbado algunas edificaciones de valor.
- Se continuará trabajando para potencializar el desarrollo turístico, a través de la mejora de infraestructura y equipamiento urbano existente.
- La incertidumbre sobre la tenencia de la tierra en derechos de vía de infraestructura y terrenos ejidales ha propiciado el entubamiento de canales y se desarrollan corredores urbanos.
- Continúa en operación el sistema de monitoreo de la calidad del aire, sin embargo no se han aplicado medidas para controlar las emisiones del transporte, agricultura e industria.
- Está en proceso el crecimiento del equipamiento con déficit sin embargo se carece de espacios para el desarrollo del mismo al interior de la mancha urbana.
- Los Atlas de riesgos son instrumentos operativos, sin vinculación a la planeación urbana.

5.1.3.-Escenario Deseable.

- Se tienen identificadas y decretadas las áreas de conservación ecológicas a nivel municipal, las cuales fungen como espacio para el desarrollo de actividades encaminadas al desarrollo de investigación y ecoturismo.
- El gobierno municipal ha adquirido reservas territoriales al igual que se definen los límites para el desarrollo y expansión de la mancha urbana.
- Con el apoyo de algunas instituciones públicas y privadas se tiene un mayor acceso a la información para el desarrollo urbano.
- Se ha generado condiciones para garantizar accesibilidad universal a los equipamientos urbanos.
- Se tienen programas de apoyo para mejorar las condiciones de vida en los sectores marginados.
- Se ha controlado el patrón expansivo de crecimiento de la mancha urbana mediante una mixtura de uso de suelos funcional además de integrarse zonas de amortiguamiento para contrarrestar la incompatibilidad entre algunos usos.
- Está en proceso la diversificación del mercado inmobiliario con recuperación de carteras vencidas, vivienda vertical y oferta de la misma en el centro de la ciudad.
- El sistema de transporte urbano y las ciclovías de la ciudad representan una alternativa de movilidad funcional y de calidad para la población en general.
- Existen de forma dispersa corredores recreativos que permiten el desarrollo de actividades al aire libre integrados a las sendas.
- Está en proceso la identificación y reconocimiento de los diversos inmuebles con valor patrimonial.
- Se aplica una política pública en materia de imagen urbana que permite controlar el uso del espacio público.
- Se ha desarrollado en la población una cultura de conservación del medio ambiente y un adecuado manejo de los recursos.
- Se tienen en operación campañas de información con el objetivo de lograr acciones pertinentes en caso de ocurrir alguna contingencia.
- Se inicio con la ejecución de proyectos y diversas acciones que en conjunto reducirán las inundaciones en la ciudad.
- Los atlas de riesgos son instrumentos vinculantes a la planeación urbana.

6.- OBJETIVOS

6.1. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

Objetivo General

Inducir un modelo de desarrollo urbano, socialmente integrador, económicamente productivo y competitivo, ambientalmente amable y capaz de sostenerse a través del tiempo.

6.1.1 Modelo de desarrollo urbano

Busca una ciudad eficiente, accesible, integradora y con un grado de gobernanza alto. Se estructura a partir de 7 políticas orientadas a fortalecer las instituciones, crear marcos normativos que den certeza a cualquier acción urbana para todo agente y actor participe del desarrollo urbano. Además orienta sus políticas a la creación de condiciones de desarrollo social y económico equilibrados, mejorando la infraestructura y servicios públicos, facilitando inversiones para el desarrollo local, restaurando y aprovechando los recursos naturales.

6.1.1.1 Ordenamiento Territorial

Objetivo General

Determinar los límites y aptitud del suelo necesarios para la expansión y desarrollo del centro urbano

Objetivos Específicos

- Delimitar las zonas de suelo aprovechable para el crecimiento de la mancha urbana de acuerdo a las necesidades de crecimiento de población.
- Establecer unidades menores para facilitar la administración urbana.
- Organizar de modo más eficiente el ordenamiento de usos y destinos de suelo en la ciudad.
- Facilitar el desarrollo de nuevas tipologías para el aprovechamiento del suelo.
- Hacer más eficaz la lectura de los instrumentos de ordenamiento del suelo urbano.
- Promover el uso eficiente del suelo urbano.
- Equilibrar el potencial de desarrollo de la mancha urbana
- Contener la expansión de la mancha urbana.
- Facilitar el reaprovechamiento de la ciudad interior.
- Inducir la conservación, regeneración, creación y/o protección de elementos naturales para generar servicios ambientales.
- Establecer etapas y criterios generales para la extensión la mancha urbana de la ciudad. y capacidad máxima de habitantes para la ciudad.

6.1.1.2. Vialidad, Transporte y Movilidad

Objetivo General

Establecer adecuaciones y mejoras del sistema vial, procurando la eficiencia y accesibilidad universal para la movilidad de los ciudadanos, así como la orientación de patrones de extensión urbana deseables.

Objetivos Específicos

- Reivindicar al peatón.
- Dar seguimiento a las acciones del Plan Integral de Movilidad Urbana de la ciudad de Los Mochis.
- Actualizar conceptos y definiciones de los elementos que componen el sistema vial de la ciudad.
- Priorizar los proyectos viales que permitan orientar el desarrollo y crecimiento urbano de manera eficiente.
- Establecer criterios generales para generar mejores condiciones de accesibilidad y movilidad en el sistema vial interior.
- Mejorar el servicio de transporte público.
- Establecer condiciones que permitan el desarrollo de repartos modales no motorizados.
- Determinar una cartera de proyectos para mejorar la conectividad y continuidad eficiente del sistema de vialidades primario.

6.1.1.3. Infraestructura y Equipamiento

Objetivo General

Determinar una cartera de proyectos estratégicos para mejorar los servicios ofrecidos en equipamiento urbano del municipio.

Objetivos Específicos

- Determinar una cartera de nuevos equipamientos requeridos para la ciudad.
- Modernizar y mejorar las condiciones del equipamiento existente en la ciudad.
- Hacer vinculantes las obras en equipamiento a los programas de desarrollo social.
- Extender la cobertura de equipamiento superior hacia el sur-poniente.
- Mejorar los servicios públicos de la ciudad.
- Aumentar los espacios que presten servicios ambientales para la ciudad.
- Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

6.1.1.4. Medio Ambiente

Objetivo General

Mejorar la calidad de los servicios ambientales de los elementos naturales de la ciudad.

Objetivos Específicos

- Ser vinculante al Atlas de Riesgos Naturales de la ciudad de los Mochis
- Generar normativa que haga más eficiente la administración, conservación y protección de elementos áreas o zonas con valor ambiental de la ciudad.
- Equilibrar el aprovechamiento, la conservación y protección de los elementos naturales en el cerro de La Memoria.
- Mejorar las condiciones de los espacios público aprovechando sus elementos naturales para generar valor paisajístico.
- Generar oportunidades de desarrollo social a través de tareas de limpieza del área urbana.
- Determinar la factibilidad de reutilización del agua tratada en la planta de tratamiento de aguas residuales.
- Generar instrumentos económicos. que incentiven la conservación y limpieza de la ciudad.

6.1.1.5. Desarrollo Económico

Objetivo General

Facilitar medios para el desarrollo de actividades económicas flexibilizando la vocación del suelo, renovando o incentivando la inversión en infraestructura, inmuebles y servicios públicos.

Objetivos Específicos

- Mixturizar el suelo en los núcleos habitacionales.
- Desarrollar empresas locales de consumos especializados en edificaciones con valor o interés, cultural, estético, social o histórico.
- Facilitar medios para la especialización o diversificación de las actividades económicas en los sectores primario y terciario.
- Equilibrar condiciones de desarrollo económico en equipamientos urbanos.
- Mejorar espacios para el desarrollo de actividades económicas ligadas el turismo.
- Fomentar espacios para el desarrollo de las actividades económicas locales en las unidades barriales.
- Mejorar las condiciones del centro urbana, para aumentar su rentabilidad.
- Permitir la participación de profesionistas de la ciudad.
- Ampliar oferta de productos inmobiliarios
- Dar fuerza a segmentos de mercado con consumos especializados, mediante la caracterización de unidades de paisaje.

6.1.1.6. Fortalecimiento Institucional

Objetivo General

Mejorar las capacidades de gestión y administración municipal, haciéndolas más flexibles, eficientes y abiertas a la participación ciudadana.

Objetivos Específicos

- Hacer más eficaz y eficiente la administración del territorio y zonas urbanas de la ciudad.
- Comprometer a agentes públicos y privados al seguimiento de una agenda común.
- Actualizar instrumentos para la gestión y administración del aprovechamiento del suelo urbano.
- Uso de plataformas en línea para la realización de tramites municipales.
- Generar los instrumentos necesarios para guiar el desarrollo urbano con criterios de reaprovechamiento.

- Aumentar la capacidad de respuesta ante riesgos como parte de una cultura de prevención.
- Desarrollar capacidades técnicas y profesionales de los servidores públicos en las áreas de desarrollo urbano.
- Establecer conductos y agentes más eficaces para el control del desarrollo y crecimiento urbano y ordenamiento territorial.

7.- POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS

7.1 OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

7.1.1 Objetivo General

Inducir un modelo de desarrollo urbano, socialmente integrador, económicamente productivo y competitivo, ambientalmente amable y capaz de sostenerse a través del tiempo.

7.1.2 Modelo de desarrollo urbano

Busca una ciudad eficiente, accesible, integradora y con un grado de gobernanza alto. Se estructura a partir de 7 políticas orientadas a fortalecer las instituciones, crear marcos normativos que den certeza a cualquier acción urbana para todo agente y actor participe del desarrollo urbano. Además orienta sus políticas a la creación de condiciones de desarrollo social y económico equilibrados, mejorando la infraestructura y servicios públicos, facilitando inversiones para el desarrollo local, restaurando y aprovechando los recursos naturales.

7.1.3 Políticas y estrategias

7.1.3.1 POLÍTICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Objetivo: Determinar los límites y aptitud del suelo necesarios para la expansión y desarrollo del centro urbano, así como las zonas de conservación y no urbanizable.

ESTRATEGIA 1

A. Zonificación Primaria:

Indica la superficie considerada como suelo urbano para la ciudad de Los Mochis, dentro del municipio de Ahome; así como las aptitudes de aprovechamiento para el suelo, conformadas de la siguiente manera: (Ver Mapa E-01).

- Zona de acción del Plan:

Zona sujeta a la normativa y directrices de este Plan.

- Límite del centro de población:

Indica el perímetro que contiene el suelo para aprovechamiento urbano. Se fija para una población máxima de medio millón de habitantes.

- Área urbana actual:

Es la superficie dentro de los límites del centro de población que ha sido urbanizada.

- Áreas de conservación:

Superficie dentro de los límites del centro de población donde se busca mantener el equilibrio ecológico y/o preservar el buen estado las áreas de valor ambiental, las cuales no son urbanizables.

- Áreas susceptibles de desarrollo:

Superficie dentro de los límites del centro de población sujeta a acciones urbanas, apegándose a la normativa y directrices de este Plan.

- Reserva para Desarrollo Industrial a Largo Plazo:

Superficie fuera de los límites del centro de población destinada para el desarrollo de actividades Industriales de Baja y Mediana Intensidad. El aprovechamiento de estas zonas está sujeta a plazos requiere de la publicación de un Plan Parcial de Desarrollo, en los términos que marca la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.

- No urbanizable:

Suelo que no es aprovechable para desarrollo urbano.

- Vialidades de acceso y estructurales:

Principales vías para la movilidad urbana y su articulación con el resto del territorio municipal, las cuales estructuran la morfología de mancha urbana.

ESTRATEGIA 2

A. Unidades Barriales.

Previendo una mayor complejidad de las funciones urbanas de la ciudad de Los Mochis en el futuro y para posibilitar una mejor administración territorial, se indica la división de la mancha urbana en nueve unidades barriales.

- Unidad Barrial Norte:

Unidad delimitada al poniente por la calle Dren Juárez, hacia el norte colinda con la Carretera Federal México 15, al oriente se delimita por la calle Santos Degollado y al sur el Bulevar Jiquilpan. En esta unidad barrial predomina la vivienda progresiva y de interés social, destaca la presencia de importantes equipamientos de salud, comercio y educación. Integra uno de los accesos más importantes y representativos de la ciudad.

- Unidad Barrial Norponiente:

Sus límites se determinan al poniente por el canal Taxtes, al norte con la Carretera Federal México 15, calle Dren Juárez por el oriente y al sur con el bulevar Tabasco. Se caracteriza por ser una zona propensa a inundaciones con dificultad para la introducción de servicios públicos subterráneos, lo cual es causa de la poca ocupación de su superficie territorial. La zona ocupada de esta unidad barrial tiene un uso habitacional de vivienda de interés social y progresiva, con vocaciones de comercio principalmente local a lo largo de las vialidades primarias y estructurales.

- Unidad Barrial Nororiental:

Se delimita por la calle Santos Degollado en el poniente, Carretera Federal México 15 hacia el norte, el libramiento oriente y el bulevar Juan de Dios Bátiz hacia el sur. Esta Unidad Barrial destaca por una ocupación de suelo en mayor proporción de equipamientos que abarcan los rubros de educación, deporte, servicios funerarios y talleres de gobierno; también destaca la presencia de una zona industrial. La vivienda que ocupa en menor proporción esta zona, se ubica cerca al límite norte de la unidad barrial, predominando la progresiva y nivel medio.

- Unidad Barrial Centro:

Sus límites se conforman por el bulevar Canuto Ibarra en el poniente, al norte el bulevar Jiquilpan, Macario Gaxiola hacia el oriente y bulevar Centenario y calle Agustina Ramírez al sur. Su rasgo distintivo es la mezcla de usos de suelo entre comercio y habitacional. Concentra las actividades económicas, administrativas, edificaciones históricas y espacios destinados para cultura.

- Unidad Barrial Oriente:

Unidad limitada por el bulevar Macario Gaxiola al poniente, al norte por el bulevar Juan de Dios Bátiz, el Libramiento Oriente y el bulevar Centenario hacia el sur. La mayor parte de su superficie la ocupan los usos habitacionales de vivienda progresiva e interés social. Destaca la presencia de usos industriales y de abastos dispuestos a lo largo del bulevar Macario Gaxiola, además del Hospital General de Los Mochis.

- Unidad Barrial Poniente:

Se delimita por el Canal Taxtes al poniente, el bulevar Tabasco hacia el norte, hacia el oriente por el bulevar Canuto Ibarra y en el sur por el bulevar Agustina Ramírez. Concentra usos industriales y comerciales de orden regional a lo largo la avenida Independencia. La unidad deportiva Centenario es el equipamiento urbano de mayor escala en este sector. Los usos habitacionales abarcan una gama de vivienda que va de progresiva hasta nivel residencial.

- Unidad Barrial Surponiente:

Sus límites son el Canal Taxtes al poniente, el bulevar Agustina Ramírez al norte, hacia el oriente limita en el bulevar Canuto Ibarra y en el sur con el bulevar Fco. Labastida Ochoa. Se caracteriza por ser una zona prioritaria de desarrollo para el sector inmobiliario tanto de interés social como residencial de baja densidad.

- Unidad Barrial Sur:

Sus límites se conforman por los bulevares Canuto Ibarra y Agustina Ramírez, hacia el poniente y el norte respectivamente. En el oriente colinda con el bulevar Macario Gaxiola y al sur con el bulevar Fco. Labastida Ochoa. Es una zona formada principalmente por vivienda habitacional progresiva y de interés social. Concentra sobre el bulevar Centenario zonas de comercio y servicios de nivel local, destaca además uso de suelo industrial colindante con el límite oriente, sobre el bulevar Macario Gaxiola.

- Unidad Barrial Suroriental:

Los límites de esta unidad están determinados por el bulevar Macario Gaxiola hacia el poniente, bulevar Centenario al norte, Libramiento Oriente y bulevar Fco. Labastida Ochoa hacia el Sur. Se caracteriza por ser una zona en desarrollo de vivienda progresiva e interés social con conurbaciones ejidales, en proceso de consolidación, con una estructura vial poco desarrollada.

7.1.3.2 POLÍTICA DE USOS Y APROVECHAMIENTO DEL SUELO

Objetivo: Hacer más eficiente la ocupación y aprovechamiento del suelo.

ESTRATEGIA 1

A. Zonificación Secundaria.

Indica los giros y aprovechamientos específicos del suelo urbano. Además fija las directrices básicas para establecer mezclas y compatibilidades entre los distintos aprovechamientos. Para ello se establecen los siguientes instrumentos:

B. Mapa de zonificación secundaria:

Determina el aprovechamiento del suelo dentro de los límites, asignando diversos usos y destinos (Ver mapa E-02). Los aprovechamientos para el suelo urbano serán los siguientes:

• **H1 HABITACIONAL DENSIDAD DE 100 H/HS**

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar y plurifamiliar con una densidad máxima de 100 Hab/Ha, sin comercio. Admite equipamiento de educación y servicios bajo condición, siempre y cuando no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la función de habitar*.

• **H1 HABITACIONAL DENSIDAD DE 100 H/HS:**

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar y plurifamiliar con una densidad máxima de 100 Hab/Ha, sin comercio. Admite equipamiento de educación y servicios bajo condición, siempre y cuando no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la función de habitar*.

• **H2 HABITACIONAL DENSIDAD DE 200 H/HS:**

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar y plurifamiliar con una densidad máxima de 200 Hab/Ha. Este permite de manera condicionada una mezcla de servicios y comercios de bajo impacto, es decir todos aquellos que no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la función de habitar*.

• **H3 HABITACIONAL DENSIDAD DE 300 H/HS**

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar con una densidad máxima de 300 Hab/Ha. Este permite de manera condicionada una mezcla de servicios y comercios de bajo impacto, es decir, todos aquellos que no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la función de habitar*.

• **H4 HABITACIONAL DENSIDAD DE 400 H/HS**

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar con una densidad máxima de 400 Hab/Ha., sin comercio. Este permite de manera condicionada una mezcla de servicios y comercios de bajo impacto, es decir, todos aquellos que no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la función de habitar*.

• **HSCE HABITACIONAL CON SERVICIOS Y COMERCIO ESPECIALIZADOS**

Uso de suelo destinado para todo tipo de vivienda con una densidad máxima de 200 Hab/Ha. Este permite una mezcla de servicios personales y profesionales, además de comercios de bajo impacto.

• **HMS HABITACIONAL MIXTO CON INDUSTRIA**

Uso de suelo destinado para todo tipo de vivienda con una densidad máxima de 200 Hab/Ha sin comercio. Este permite una mezcla de algunos servicios de comunicación, alimentos y bebidas sin alcohol; además de industria de bajo impacto y mediano impacto. En las nuevas lotificaciones bajo este uso no se permitirá la mezcla de industria y vivienda en una misma manzana, predominando la primera que se desarrolle en la manzana.

• **CU CENTRO URBANO**

Uso de suelo destinado para las actividades relacionadas al intercambio de bienes y servicios. Permite una mezcla de servicios, comercio y el desarrollo de vivienda tipo plurifamiliar mixto con servicios.

• **E EQUIPAMIENTO**

Suelo destinado a servicios sociales y a toda aquella actividad de carácter formativo, cultural, de salud, deportivo, recreativo, de bienestar social y de apoyo funcional a la administración pública y servicios urbanos básicos de la ciudad.

• **AV ÁREA VERDE**

Uso de suelo reservado para espacios cubiertos en mayor proporción por vegetación, mismos que funcionen como áreas de amortiguamiento y brinden servicios ambientales. Se permiten espacios abiertos y pueden ser de uso público o privado. Bajo condición se admiten algunos servicios de exhibición, deporte, entretenimiento y recreación.

- **IBI INDUSTRIA DE BAJO IMPACTO**

Uso de suelo reservado para instalaciones con actividades de elaboración de alimentos, productos caseros y empaque o almacenamiento los mismos, con bajos factores de riesgos. Se admiten además usos para comercio de tipo especializado local y regional; así como servicios técnicos, de administración privada, transporte terrestre y aquellos relacionados con la seguridad pública.

- **IMI INDUSTRIA DE MEDIANO IMPACTO**

Uso de suelo que permite instalaciones en las que se desarrollan procesos de transformación que implican cúmulo de residuos poco contaminantes, con altos volúmenes de producción para abasto nacional. Se admiten además usos para comercio de tipo especializado local y regional; así como servicios técnicos, de administración privada, de transportes terrestres y relacionados con la seguridad.

- **IAI INDUSTRIA DE ALTO IMPACTO**

Uso de suelo reservado para instalaciones con actividades de extracción y transformación de materias primas, con riesgos altos y producción para el abasto nacional e internacional. Su instalación no está permitida al interior del límite del centro de población.

- **ZCN ZONA DE CONSERVACIÓN NATURAL.**

Este uso de suelo pretende conservar el conjunto de elementos geomórficos y biológicos que son propios de la región, y que son considerados de importancia por los servicios ambientales que prestan. Admite solo espacios libres y actividades que puedan llevarse a cabo sin afectar estos elementos.

- **ZUR ZONA DE USO RESTRINGIDO**

No es deseable su ocupación, sin embargo se condiciona a ciertos usos de servicios carreteros. Queda prohibida la vivienda.

- **ZAUR ZONA DE AMORTIGUAMIENTO URBANO.**

Uso de suelo destinado a comercio y servicios de apoyo a las actividades agrícolas, residuales o apoyo a las actividades de la administración pública, servicios carreteros, equipamientos o usos deportivos, centros de concentración masiva, actividades relacionadas al reciclaje.

La ZAUR, a partir del blvr. Francisco Labastida Ochoa hacia el sur tendrá un derecho de desarrollo de suelo máximo de 200 metros. Este derecho de desarrollo será el mismo hacia el poniente después del libramiento y a ambos lados de los accesos por blvr. Macario Gaxiola y carretera Los Mochis-Ahome. De igual manera, el derecho de desarrollo de estos lotes tendrá una restricción constructiva longitudinal en el fondo del predio para área arbolada, correspondiente al 10% de la superficie total del lote.

Todos los lotes con frente a estos usos tendrán una restricción constructiva frontal de 6 metros a partir de su paramento hacia el interior del lote.

- **ZEDEC ZONA ESPECIAL DE DESARROLLO CONTROLADO**

Uso de suelo en el que se tiene que realizar un estudio para la zonificación de espacios mediante un Plan Parcial. Su orientación es el comercio y servicios ligados al turismo, recreación y actividades culturales. Puede desarrollarse vivienda tipo vertical mixto.

- **SB SUBCENTRO BARRIAL**

Zona en la que se permite uso de suelo comercial de orden local y, regional en menor proporción. Se admite también equipamiento, algunos servicios públicos y privados, áreas verdes e industria de tipo ligera, en correlación con uso habitacional plurifamiliar vertical mixto.

- **VA VIALIDADES DE ACCESO**

Admite usos para comercio de orden regional y servicios carreteros.

Los lotes con frente a vialidades indicadas con área verde obligada tendrá una restricción frontal para área verde de 3 metros.

- **VE VIALIDADES ESTRUCTURALES**

Permite usos para comercio de orden local y regional, así como servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, en relación a vivienda plurifamiliar tipo vertical.

Los lotes con frente a vialidades indicadas con área verde obligada tendrá una restricción frontal para área verde de 3 metros.

- **VP VIALIDADES PRIMARIAS**

Admite usos para comercio de orden local (a nivel ciudad), servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, en relación a vivienda.

Los lotes con frente a vialidades indicadas con área verde obligada tendrá una restricción frontal para área verde de 3 metros.

- VS VIALIDADES SECUNDARIAS

Permite usos para comercio de orden barrial, servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, en relación con vivienda.

- RESERVA PARA DESARROLLO INDUSTRIAL A LARGO PLAZO

El aprovechamiento de ésta área está condicionado a la elaboración de planes parciales de desarrollo y el cumplimiento de los plazos o condiciones indicadas en la Estrategia 3, Dosificación del territorio urbano, De las Reservas para Desarrollo Industrial a Largo Plazo, de este plan.

- ÁREA VERDE OBLIGADA EN VIALIDAD:

Los lotes, predios o terrenos dispuestos directamente sobre estas vialidades, quedan sujetos a las condicionantes de proyecto o restricciones de construcción frontales indicadas en este apartado, aquellas que determine necesarias la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, o aquellas indicadas en los mapas de secciones viales (Ver estrategias de Tránsito y Vialidad). Para la conservación, regeneración o desarrollo de áreas verdes. (Ver mapa E-03c)

ESTRATEGIA 2

A. Tabla de Mezcla de Usos de Suelo.

Es el complemento del Mapa de Zonificación Secundaria la cual, y en esta se establecen todas las mezclas posibles entre los usos y destinos para el aprovechamiento del suelo urbano.

(Ver tabla de mezcla de usos de suelo)

Dentro de la tabla de Mezcla de usos de suelo, se considerarán los siguientes términos:

- a) Permitido.- El elemento es plenamente compatible con el aprovechamiento predominante en una zona de la ciudad.
- b) No permitido.- El elemento es incompatible con los usos de suelo indicados.
- c) Condicionado.- Usos que por su naturaleza requerirán de por lo menos uno de los siguientes estudios de impacto para determinar su compatibilidad.
 - Estudio de impacto urbano: Estudio mediante el cual se evalúa la compatibilidad de un uso de suelo con el entorno urbano preexistente, requerirá de la elaboración de una matriz de impactos y de la anuencia de los vecinos. La matriz de impactos se construirá tomando como principales indicadores los efectos de las actividades derivadas de la operación del proyecto propuesto y con indicadores de valor del suelo o propiedades.
 - Estudio de impacto vial: Estudio que evaluará la capacidad del sistema vial, identificará conflictos de movilidad, accesibilidad y tránsito de estos proyectos. Tomará como indicadores las características del flujo vial dentro de un radio de influencia asignado para cada caso, las condiciones de la estructura vial actual y las proyecciones de crecimiento y desarrollo futuras.
 - Estudio de impacto ambiental: Se solicitará un estudio especializado que presente un análisis de los impactos que el proyecto pudiera generar sobre el medio ambiente, a las instancias competentes de acuerdo a cada caso.
 - Estudio de riesgos: Evaluará los posibles factores de riesgo, amenaza, daño o consecuencias que resultaran de la construcción y operación de estos proyectos. Los riesgos que se deben de considerar desde este punto de vista son: Naturales (Inundaciones, lluvias, sismos, etc.) y Antropogénicos (Industriales, agroquímicos, alimenticios, energéticos, químico, etc.).

Todos los estudios citados, deberán indicar de modo explícito en los apartados de conclusiones, resolución o dictamen final, la compatibilidad del uso de suelo determinado. Si fuere el caso indicarán las medidas necesarias, para mitigar, reducir o corregir impactos negativos.

Los estudios serán elaborados a través de las instituciones que determine y requiera la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

En cuestiones referentes a Equipamiento Urbano, deberá consultarse el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la SEDESOL, para verificar compatibilidades de elementos y requerimientos básicos de proyecto.

ESTRATEGIA 3

A. Dosificación del territorio urbano.

Crecimiento a corto plazo 2020

Se proyecta un crecimiento de la población de 48 740 habitantes², y una necesidad de suelo de 1013 HA, con una densidad de 48.13 Hab./ha. Para cubrir esta necesidad de suelo se plantean dos cursos de acción que identificaremos como Escenario A y Escenario B.

- Escenario A: Sugiere la utilización de vacíos urbanos y lotes baldíos al interior de la ciudad, con lo cual se puede suplir la mitad de la necesidad de suelo que son 506 HA. Sin embargo este escenario depende del desarrollo de instrumentos que incentiven y orienten la edificación hacia el interior de la ciudad. La consolidación de este escenario debe de considerarse como prioritaria sobre el escenario B, ya que implica el desarrollo de un modelo urbano más eficiente.
- Escenario B: Plantea cubrir la necesidad de suelo en su totalidad 1013 HA, hacia el exterior de la ciudad, lo cual implica un mayor consumo de recursos, subutilización de infraestructura urbana y suelos servidos al interior de la ciudad. Este escenario debe considerarse como no deseable, y debe considerarse en caso de no concretarse las condiciones para el desarrollo de la ciudad interior al término del año 2016.

El esquema de crecimiento para corto plazo prevé la consolidación de las periferias urbanas actuales tanto en el extremo norte y sur de la mancha urbana. Para lograr esto es esencial la consolidación de circuitos viales que estructuren las zonas en las que se desea inducir el crecimiento. (Ver Política De Tránsito Y Vialidad). Este esquema intenta frenar el proceso de dispersión hacia el sur, poniendo como límite en esta etapa de crecimiento el blvr. Pioneros del Valle.

Además de los usos de suelo habitacionales, en esta etapa de crecimiento a corto plazo permite el desarrollo de las zonas periféricas indicadas como:

- Zona de Amortiguamiento Urbano (ZAUR)
- Industria de Bajo Impacto (IBI)
- Industria de Mediano Impacto (IMI),
- Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC)

Los usos de suelo enunciados arriba se desarrollarán en estricto apego a lo indicado en la tabla de mezclas de usos de suelo (Ver tabla de mezcla de usos de suelo), quedando estrictamente prohibida la construcción de vivienda o la modificación de estos usos para el desarrollo de la misma.

Condicionantes de expansión de la mancha urbana para el crecimiento futuro.

Debe ser prioridad el desarrollo del interior de la ciudad y las localidades estratégicas del municipio, antes que liberar las reservas de crecimiento futuro. Para identificar si las condiciones son las adecuadas se deberá cumplir lo siguiente:

- Que existan instrumentos para incentivar el desarrollo en las localidades estratégicas. (Ver Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Ahome, Estrategias para el desarrollo urbano)
- Que se modifiquen las leyes de acuerdo al apartado de Instrumentación en el Programa Municipal.
- La existencia de un transporte público más eficiente a nivel urbano y municipal.
- La reducción sensible de la población de la zona centro de la ciudad.

Podrá liberarse el resto del suelo urbano, parcial o totalmente, cuando:

- Si en un periodo no mayor a tres años a partir de la publicación de este plan, la proyección de crecimiento demográfico sobrepase la estimada para el año 2020.
- Se haya desarrollado y ocupado un 90% de la superficie destinada a vivienda en la zona de crecimiento a corto plazo.
- No estén dadas las condiciones para rur-urbanizar las localidades estratégicas del municipio (Ver Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Ahome, Sistema de Asentamientos y Regionalización Funcional), o el desarrollo al interior de la ciudad.

De las Reservas para Desarrollo Industrial a Largo Plazo.

Esta área quedará sujeta a un plazo de desarrollo a partir del año 2020, o a la ocupación del 80% de la zona industrial de baja y mediana intensidad que se disponen al poniente del libramiento oriente.

² Cálculo tomado del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Ahome, 82 pp.

Crecimiento futuro.

Una vez ocupada la zona destinada para el crecimiento a corto plazo, considerando el límite urbano señalado en este plan, se dispondrá con una superficie de 1184.62 HA para la expansión de la mancha urbana. Esta área tiene capacidad para captar 57 015 habitantes con la densidad de ocupación de suelo actual de 48.13hab/ha y siguiendo la tendencia de crecimiento demográfico actual. De ser necesario, de acuerdo a los patrones de crecimiento demográfico se podría dar cabida hasta 236 924 habitantes, considerando una densidad de ocupación del suelo de 200 hab/ha. Con esto se fijaría una capacidad máxima cercana a los 500 000 habitantes para la ciudad de Los Mochis.

ESTRATEGIA 4

A. Reaprovechamiento de zonas urbanas.

Tiene como objetivo principal el controlar la expansión y dispersión de la mancha urbana, aprovechando más eficientemente la infraestructura y generando nuevos productos para el mercado inmobiliario. Para lo anterior se plantean 2 tipos de zonas que se toman en cuenta para este fin:

Áreas de desarrollo prioritario.

Se hace referencia a todos aquellos baldíos tanto dentro como fuera de la mancha urbana, aptos para el desarrollo urbano.

Los lineamientos para definir y manejar esta zona son los siguientes:

- La reserva se debe establecer como un solo horizonte y sin distinción de niveles socioeconómicos, por dos motivos, el primero evitar el encarecimiento del suelo y aumento de costos de transacción, y el efecto excluyente de una predefinición de la distribución de grupos.
- Descartar las zonas que no son susceptibles de recibir población porque ya están ocupadas de manera óptima o incluso saturadas, las 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; y del mismo modo excluir las zonas de valor patrimonial, ya sean ambientales o culturales.
- Las zonas urbanizables 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.
- Definir incentivos para la construcción en predios baldíos o subutilizados.
- Establecer facilidades administrativas y estímulos fiscales para la producción de vivienda plurifamiliar de menos de 9 500 salarios mínimos diarios.

Zonas con potencial de reaprovechamiento

Se consideran todos aquellos inmuebles en desuso que pudieran ser aprovechados para ocuparse en alguna actividad ya sea habitacional o económica.

Los lineamientos a seguir son los siguientes:

- En el caso de los inmuebles anteriores se deberá de respetar el estilo arquitectónico, la estructura principal y fachada de los mismos.
- Las zonas con potencial de reaprovechamiento se consolidarán al interior de la ciudad como polígonos de actuación para asegurar un crecimiento integral y bien articulado con el resto de la ciudad.
- Para promover la densificación de la ciudad interior en Los Mochis se crearán normas, incentivos y facilidades para estimular una ocupación de los predios subutilizados.

7.1.3.3 POLÍTICA DE TRÁNSITO Y VIALIDAD

Objetivo: Establecer adecuaciones y mejoras del sistema vial, procurando la eficiencia y accesibilidad universal para la movilidad de los ciudadanos, así como la orientación de patrones de extensión urbana deseables.

ESTRATEGIA 1

A. Jerarquía del Sistema Vial.

Sistema Vial: El sistema vial de la Ciudad de Los Mochis se constituye por el conjunto de caminos, andadores, calles, bulevares y ciclovías, vías compartidas y zonas 30 que estructuran la morfología de la ciudad y permiten la movilidad intraurbana a través de diversos repartos modales.

Para aglutinar estos conceptos la jerarquía del sistema vial dentro del límite urbano se compone por:

a) Subsistema Vial Primario:

- **Libramiento:** Vialidad que delimita la extensión futura de la mancha urbana, siendo este de dos carriles de circulación con doble sentido de flujo vehicular. Permiten un rápido acceso y salida de la ciudad, transita todo tipo de transporte predominando los vehículos de carga pesada y mediana. Sus derechos de vía serán aquellos indicados en el mapa E-07d. Para ampliaciones futuras. Son vías indispensables para el movimiento de carga a nivel regional y sus características de diseño deben permitir la intermodalidad entre sistemas de transporte de carga. (Ver mapa E-03 y E-03d)
- **Vialidad de Acceso:** Generalmente son vialidades con secciones transversales de dos carriles de circulación y uno de acotamiento por sentido, con circulación en doble sentido, separando el flujo por un camellón central. Canalizan y captan el tránsito de las vialidades estructurales y primarias. Admiten todo tipo de transportes automotor. Se recomienda limitar o restringir el estacionamiento, así como confinar los vehículos de carga al carril derecho o carriles laterales. (Ver mapa E-03a)
- **Vialidad Estructural:** Estas vialidades tienen como característica principal un trazo cuya trayectoria permite atravesar la ciudad de un extremo a otro de la ciudad de manera continua; de dos carriles de circulación y uno de estacionamiento por sentido. Admiten flujo en doble sentido separándolo generalmente por un camellón central. El acceso a transporte de carga puede estar restringido parcial o totalmente y al igual que el transporte público deberá confinarse a los carriles de baja velocidad. Estas rutas también permiten el trazo de ciclovías en un solo sentido.
- **Vialidad Primaria:** Las dimensiones de estas vialidades pueden ser similares a las estructurales con una configuración de dos carriles y uno de estacionamiento por sentido, con o sin camellón central, para un flujo en doble sentido. Pueden ser también de tres carriles para circulación con dos carriles de estacionamiento en un solo sentido. A diferencia de las estructurales estas vialidades no permiten atravesar en su totalidad la ciudad. Sin embargo su principal función es articular el sistema de vialidades estructurales. El tránsito de vehículos de carga pesada queda restringido con permiso de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito municipal. Admite la construcción de ciclovías con un solo sentido sobre su arroyo.

Las vialidades del sistema primario pueden indicar condicionantes para la configuración de la sección vial y restricciones de edificación en los frentes de lotes dispuestos sobre ellas. Las condicionantes y restricciones de construcción tienen el objetivo de mantener canales, desarrollar, regenerar y conservar áreas verdes; las cuales serán determinadas por la Dirección de Desarrollo Urbano, sobre las vialidades indicadas en este plan o aquellas que la Dirección determine. (Ver mapa E-03a)

b) Subsistema Vial Secundario

- **Vialidad Colectora (Secundaria):** Son aquellas vías que ligan el subsistema vial primario con las vialidades locales. Su configuración generalmente permite la circulación en dos sentidos con dos carriles de tránsito y dos de estacionamiento por sentido. Solo se admite el tránsito de carga ligera en vehículos de distribución de mercancías, la circulación de transporte público será menor a los 30 km/hr. Admite la circulación con preferencia de ciclistas y permite la construcción de ciclovías con doble sentido. En el caso de fraccionamiento de nueva creación se tomará como vialidad colectora, aquella calle con mayor sección o que ligue de forma más directa al sistema vial primario. Esta categoría podrá ser asignada con autorización de la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente (Ver mapa E-03b)
- **Vialidad local:** Su función es servir la circulación interior de los núcleos habitacionales, generalmente la circulación es en doble sentido con un arroyo mínimo de 8.5 metros, los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes de tránsito son bajos. La circulación de peatones y ciclistas

tiene prioridad sobre los vehículos, queda estrictamente prohibido el acceso a vehículos de carga pesada y mediana.

- Vialidad compartida: Vía que admite la circulación conjunta de vehículos automotores y bicicleta, la configuración de la sección vial establecerá el carril de baja velocidad para tal efecto. En este carril la bicicleta tendrá preferencia sobre los vehículos automotor. Esta categoría de vialidad se podrá asignar a vialidades primarias, colectoras y locales en ciertos tramos de su extensión, previo a la elaboración de un estudio de viabilidad elaborado por IMPLAN.
- Ciclovía: Vía exclusiva para ciclistas, separada físicamente del resto del tránsito vehicular, o integrada a carriles para el transporte público o de baja velocidad. Puede configurarse para la circulación en dos sentidos sobre vialidades locales y primarias. Resuelve los desplazamientos de los ciclistas teniendo una ruta estratégica conectada a otros modos de transporte público, áreas habitacionales importantes o bien sitios de interés en la ciudad. (Ver mapa E-03b)
- Vialidad Tranquilizada: Esta categoría de vialidad se podrá asignar a vialidades primarias, colectoras y locales en ciertos tramos de su extensión, previo a la elaboración de un estudio de viabilidad por IMPLAN y aprobación de la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente. Su configuración debe priorizar la extensión de superficies de circulación para el peatón y modalidades no motorizadas, debe contener elementos que acoten las superficies de circulación de vehículos automotores. Por otro lado la superficie de circulación de cada reparto modal debe diferenciarse por sus acabados. La velocidad de circulación no debe superar los 20 km/h. (Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, La Nueva Red Peatonal/Ver plano E-02)
- Zona 30: Zona constituida por un conjunto de calles secundarias delimitada por medio de señalización especializada. Las vialidades inscritas en esta zona admiten la circulación de vehículos a velocidades que no excedan los 30Km/h, privilegiando en todo momento el tránsito de peatones y ciclistas.
- Corredor Verde Urbano: Comporta un entramado que se configurara a través de corredores peatonales y camellones de algunas vialidades primarias y estructurales y realizará la función de articular parques, jardines y zonas naturales dentro de la ciudad. (Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, La Nueva Red Peatonal/Ver plano E-02)
- Área Verde Obligada en vialidad:
Los lotes, predios o terrenos dispuestos directamente sobre estas vialidades, quedan sujetos a las condicionantes de proyecto o restricciones de construcción frontales, que determine necesarias la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, para la conservación, regeneración o desarrollo de áreas verdes. (Ver mapa E-03c)
En lo que respecta a las velocidades permitidas en el sistema vial serán las autoridades de tránsito local quienes tendrán la última palabra para fijar los límites de velocidad para la circulación de vehículos. Los límites de velocidad máxima, cuando no haya señales que indiquen otros, serán de cuarenta kilómetros por hora en la zona urbana. En áreas escolares y hospitalarias la velocidad máxima será de veinte kilómetros por hora.

ESTRATEGIA 2

A. Seguimiento del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Ciudad de Los Mochis.

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la ciudad de Los Mochis contempla las acciones, proyectos y programas encaminados a generar una movilidad más eficiente en la ciudad. Estas acciones se concentran en diversificar la oferta del reparto modal, mejorando las condiciones del transporte público, proponiendo infraestructura para ciclistas y acciones para priorizar repartos modales alternos al vehículo automotor particular.

Por lo tanto, las acciones de esta estrategia deberán tomar como referencia los objetivos del Plan Integral de Movilidad Urbana de Los Mochis.

ESTRATEGIA 3

A. Uso de Suelo.

La jerarquía de la vialidad determinará el aprovechamiento del suelo de los lotes con frente hacia ella. Ver en la política 7.1.3.2 Política de Usos y Aprovechamiento del Suelo, del presente documento. El derecho de uso de estos lotes podrá sujetarse a restricciones de ocupación para la conservación, creación y/o

regeneración de áreas verdes obligadas; determinado por la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente de Ahome.

ESTRATEGIA 4

A. Consolidación del Sistema Vial.

Estos proyectos tienen el objetivo de renovar y mejorar las condiciones físicas de la infraestructura del sistema vial. Por lo tanto esta acción se centrará en vialidades estructurales y primarias de la ciudad interior. Estas adecuaciones deberán regirse por los siguientes criterios:

a) Mejora de la eficiencia del flujo vehicular.

Consiste en integrar al proyecto criterios de diseño que permitan que el flujo de los vehículos sea más eficiente, la modificación de geometrales viales, la implementación de sistemas de control de tráfico y la correcta señalización de las normas de tránsito.

b) Integración de repartos modales.

Se entiende como la inclusión en el diseño de la infraestructura vial elementos que permiten el tránsito de distintos repartos modales de modo eficiente y seguro para sus usuarios. Estos elementos incluyen infraestructura de apoyo como apeaderos, ciclovías, ciclopuertos, rampas para peatones, etc.

c) Mejora de accesibilidad y entorno urbano.

Este criterio manifiesta que deben incorporarse a los proyectos de mejora y construcción de vialidades elementos de diseño universal, que faciliten el tránsito y uso de la infraestructura vial, a personas con discapacidad, niños, ancianos y personas extranjeras.

Por otro lado el aspecto estético y formal de la infraestructura deberá tender a mejorarse para generar ambientes que delimiten las áreas de cada reparto modal del sistema vial, permitan la visibilidad, no obstaculicen el tránsito de vehículos o personas y concuerden con el contexto urbano.

d) Reducción de factores de riesgo.

Supone que el conjunto de mejoras enunciadas en esta estrategia permiten reducir los factores de riesgos causantes de accidentes viales.

La consolidación del sistema vial atenderá acciones en 7 frentes, detallando únicamente el horizonte de corto plazo 2020:

- Conclusión de encarpetados: Trabajos para concluir las obras de encarpetado en vialidades al interior de la mancha urbana en zonas con una ocupación del suelo consolidado.

CONCLUSIÓN DE ENCARPETADOS				
Prioridad	Vialidad	Tramo	Sector	Periodo
1	Blvr. Chihuahuita	Blvr. Juan de Dios Bátiz - Blvr. Centenario	Oriente	2014-2016
2	Blvr. Canuto Ibarra	Av. Zacarías Ochoa Camacho - Blvr. 10 de Mayo	Norte	2014-2016
3	Blvr. Marina Nacional	Blvr. Juan de Dios Bátiz - Av. Independencia	Poniente	2014-2016
4	Blvr. Dr. Oscar Aguilar Pereira	Av. Independencia - C. Samuel Castro	Poniente	2014-2016
5	Blvr. Colegio Militar	Blvr. Juan de Dios Bátiz - Av. Guerrero	Poniente	2017-2019
6	Blvr. Zacatecas	Av. Zacarías Ochoa Camacho - Blvr. Justicia Social	Norponiente	2017-2019
7	Blvr. Álamos	C. Pradera de Espigas - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Suroriente	2017-2019
8	Dren Mochicahui	Blvr. Centenario - C. Sicómoro	Suroriente	2017-2019
9	Blvr. Cerro de la Memoria	Blvr. Macario Gaxiola - C. Kuwait	Nororiente	2017-2019
10	C. Kuwait	C. Cerro de Iturbide - Blvr. 10 de Mayo	Nororiente	2020
11	C. Real del Monte	C. San José - C. Juan Escutia	Oriente	2020
12	Blvr. Las Palmas	C. Cerro del Murciélago - C. Jesús Reyes Heróles	Nororiente	2020
13	Blvr. Las Palmas	C. Cerro del Chivero - C. Mónaco	Nororiente	2020

- Mejora de Geometría Vial y Espacio Público: Consiste en la mejora de diseño de los geometrales y/o condiciones físicas y estéticas de vialidades al interior de la ciudad. Por lo tanto estas mejoras abarcan la conservación o regeneración de la vegetación urbana y ordenamiento de comercio en vía pública, retiro de obstáculos sobre la vía pública y ordenamiento de la publicidad. De igual manera correlacionarse a los criterios que establece el PYMUS si es el caso.

Mejora de Geometría Vial y espacio público.				
Prioridad	Vialidad	Tramo	Sector	Periodo
1	Av. Pasadena	Blvr. Centenario - C. Prado Girasoles	Suroriente	2014-2016
2	C. Belisario Domínguez	Blvr. Justicia Social - Blvr. Juan de Dios Bátiz	Nororiente	2014-2016
3	C. Ayuntamiento	Blvr. Río Fuerte - Blvr. Centenario	Sur	2014-2016
4	Blvr. Juan de Dios Bátiz	Blvr. Alameda - Blvr. Macario Gaxiola	Norte	2014-2016
5	Blvr. Centenario	Blvr. Zacatecas - Blvr. Macario Gaxiola	Centro	2017-2019
6	Blvr. Macario Gaxiola	C. Internacional México 15 - Blvr. Fco. Labastida Ochoa	Oriente	2017-2019
7	Blvr. Zacatecas	Blvr. Justicia Social - Blvr. Centenario	Poniente	2017-2019
8	Blvr. Justicia Social	Blvr. Zacatecas - C. Belisario Domínguez	Norte	2017-2019
9	Av. Gabriel Leyva Solano	Blvr. Rosendo G. Castro - Blvr. Agustina Ramírez	Centro	2017-2019
10	Av. Independencia	Blvr. Zacatecas - Blvr. Antonio Rosales	Poniente	2020
11	Blvr. Agustina Ramírez	Blvr. Canuto Ibarra - Blvr. Macario Gaxiola	Sur	2020
12	Blvr. Rosendo G. Castro	Blvr. Macario Gaxiola - Libramiento Oriente	Oriente	2020
13	Blvr. Pedro Anaya	Blvr. Antonio Rosales - Blvr. Macario Gaxiola	Sur	2020

- Prolongación de vialidades estratégicas: Vialidades del sistema primario necesarias para servir el suelo urbano de la etapa de crecimiento de corto plazo.

Prolongación de Vialidades Estratégicas				
Prioridad	Vialidad	Tramo	Sector	Periodo
1	Av. Zacarías Ochoa Camacho	Blvr. Zacatecas - Blvr. Antonio Rosales	Norte	2014-2016
2	Blvr. Chihuahuíta	Blvr. Centenario a Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Suroriente	2014-2016
3	Av. Ayuntamiento	Blvr. Canuto Ibarra - Blvr. Río Fuerte	Surponiente	2014-2016
4	Blvr. Zacatecas	Blvr. Centenario – Blvr. Agustina Ramírez	Surponiente	2014-2016
5	Blvr. Agustina Ramírez	Libramiento Poniente - Blvr. Canuto Ibarra	Surponiente	2014-2016
6	Blvr. Canuto Ibarra	Blvr. Agustina Ramírez – Blvr. Pedro Anaya	Surponiente	2014-2016
7	Blvr. Dren Mochicahui	C. Sicómoro - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Suroriente	2014-2016
8	Blvr. Oscar Aguilar Pereira	C. Samuel Castro - Blvr. Agustina Ramírez	Poniente	2017-2019
9	Blvr. José Hernández Terán	Blvr. Alameda Pioneros del Valle - C. La Angostura	Suroriente	2017-2019
10	Blvr. Juan de Dios Bátiz	Blvr. Macario Gaxiola - Blvr. Topolobampo	Oriente	2017-2019
11	Blvr. Colegio Militar	Blvr. Justicia Social - Blvr. Juan de Dios Bátiz	Norponiente	2017-2019
12	Blvr. Alameda	Blvr. Justicia Social - Av. Independencia	Poniente	2017-2019

13	Blvr. Justicia Social	Blvr. Alameda - Blvr. Zacatecas	Norponiente	2017-2019
14	C. Santos Degollado	Blvr. Pedro Anaya - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Sur	2017-2019
15	Blvr. Canuto Ibarra	Blvr. Pedro Anaya - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Surponiente	2017-2019
16	Blvr. Zacatecas	Blvr. Agustina Ramírez-Blvr. Pedro Anaya	Surponiente	2020
17	Blvr. Alameda	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Surponiente	2020
18	Libramiento Poniente	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Surponiente	2020
19	Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Libramiento Poniente - Libramiento Oriente	Sur	2020
20	Blvr. Dren Juárez	C. Internacional México 15 - Blvr. Poseidón	Norte	2020
21	C. Manuel María Ponce	Blvr. Revolución - Av. Zacarías Ochoa	Norponiente	2020
22	Blvr. Zacatecas	C. Internacional México 15 - Av. Zacarías Ochoa	Norponiente	2020
23	Blvr. Revolución	Blvr. Zacatecas - Blvr. Antonio Rosales	Norte	2020

- Ampliación o construcción de segunda etapa: Consiste en el aumento de la sección transversal del arroyo vial o la construcción de carriles laterales u obras complementarias de los proyectos viales.

Ampliación o Construcción de Segunda Etapa Vial				
Prioridad	Vialidad	Tramo	Acción	Horizonte límite
1	Blvr. Antonio Rosales	C. Álvaro Obregón - C. Fco. I. Madero	Ampliación	2016
2	Av. Independencia	Blvr. Antonio Rosales - Av. Gabriel Leyva Solano	Ampliación	2016
3	Av. Independencia	Libramiento Poniente - Blvr. Zacatecas	Segunda etapa carriles laterales	2018
4	Av. Santos Degollado	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Pedro Anaya	Segunda etapa carriles laterales	2018
5	Blvr. Antonio Rosales	Blvr. Pedro Anaya - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Segunda etapa carriles laterales	2018
6	Libramiento Poniente	C. Internacional México 15 - Blvr. Centenario	Ampliación	2020
7	Libramiento Oriente	C. Internacional México 15 - Blvr. Francisco Labastida Ochoa	Ampliación	2020

- Construcción de distribuidores y puentes: Son acciones de construcción, ampliación o remodelación de elementos tanto para la distribución de volúmenes grandes de tránsito como para aquellos requeridos para la conexión continua y eficiente del sistema vial; y de este con el sistema de carreteras que rodea la ciudad.

Construcción Distribuidores viales			
Prioridad	Vialidades	Elemento Sugerido	Horizonte límite
1	Blvr. Antonio Rosales y Blvr. Centenario	Glorieta	2016
2	C. Santos Degollado y Blvr. Centenario	Mejora de Geometrales, Colocación de Semáforos inteligentes.	2016
3	Blvr. Macario Gaxiola y Blvr. Centenario	Mejora de Geometrales, Colocación de Semáforos inteligentes.	2016
4	Blvr. Antonio Rosales y Blvr. Fco. Labastida Ochoa	Intercambio vial de tres ramas.	2018
5	Blvr. Macario Gaxiola y Blvr. Fco. Labastida Ochoa	Intercambio vial de cuatro ramas.	2018
6	C Santos Degollado e Internacional México 15	Intercambio vial de tres ramas	2018

7	Blvr. Dren Juárez y C. Internacional México 15	Intercambio vial de tres ramas.	2018
8	Libramiento Oriente y C Internacional México 15	Intercambio vial de tres ramas.	2018
9	Libramiento Oriente y Blvr. Rosendo G. Castro	Intercambio vial de cuatro ramas.	2018
10	Libramiento Oriente y Blvr. Centenario	Intercambio vial de cuatro ramas	2020
11	Libramiento Oriente y Blvr. Fco. Labastida Ochoa	Intercambio vial de tres ramas.	2020
12	Libramiento Poniente y C. Internacional México 15	Intercambio vial de tres ramas.	2020
13	Libramiento Poniente y Libramiento Sur	Intercambio vial de tres ramas.	2020
-	Blvr. Antonio Rosales y C. Internacional México 15	Modernización del "Trébol"	-

Mejora en Puentes

Prioridad	Vialidades	Horizonte limite
1	Blvr. Centenario – Blvr. Chihuahuita.	2016
2	Av. Heriberto Valdez Romero - Dren Juárez	2016
3	Ca. Fco. I. Madero – Dren Juárez	2016
4	Calle José Reyes Heróles – Blvr. Macario Gaxiola.	2018
5	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Zacatecas	2018
6	Blvr. Pedro Anaya – Blvr. Canuto Ibarra	2020
7	Blvr. Juan de Dios Bátiz– Dren Juárez	2020

Construcción de puentes

1	Av. H. Ayuntamiento - Blvr. Canuto Ibarra	2016
2	Blvr. Pedro Anaya - Blvr. Chihuahuita	2016
3	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Álamos	2018
4	Blvr. Agustina Ramírez - C. Niños Héroe	2018
5	Blvr. Pedro Anaya – Blvr. Zacatecas	2018
6	Blvr. Pedro Anaya – Blvr. Alameda.	2020
7	Blvr. Agustina Ramírez – Blvr. Oscar Aguilar Pereira.	2020
8	Av. Zacarías Ocho Camacho – Dren Juárez.	2020

- Problemas de continuidad: Consiste en las acciones de negociación, gestión, celebración de contratos u otro tipo de acuerdos establecidos entre la administración municipal con particulares para la permuta, compensación, compra o expropiación de suelo o el derecho de aprovechamiento para la construcción, prolongación o ampliación de vialidades indispensables para el correcto desplazamiento de individuos o mercancía a través de la ciudad.

Solución de Problemas de Continuidad			
Prioridad	Calle	Tramo	Horizonte limite
1	Calle Ignacio Zaragoza	Calle Ignacio Comonfort - callejón Mexicali	2016
2	Calle Ignacio Zaragoza	Calle 16 de Septiembre - José María Ochoa	2016
3	Blvr. Pedro Anaya	Dren Mochicahui – Blvr. Macario Gaxiola	2018
4	Blvr. Álamos	Canal Lateral 23 +700 – Blvr. Centenario	2018
5	Calle 10 de mayo	Blvr. Macario Gaxiola – Calle Belisario Domínguez	2020
6	Blvr. Poseidón	Calle Ángel Flores – Blvr. Antonio Rosales	2020

- Paso peatonal seguro: Esta acción se orienta a la mejora de pasos peatonales, priorizando aquellos que sirven equipamientos urbanos con frente hacia calles del sistema vial primario. Las mejoras consisten en la construcción de elementos que faciliten y prioricen el cruce de peatones a través del arroyo vial, utilizando criterios de diseño para accesibilidad universal. El diseño de estos pasos puede generar el alto total o parcial de los vehículos automotores, dependiendo el perfil de sus usuarios. Su ubicación no es limitativa a la indicada en este plan, pudiendo la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente proponer la colocación o construcción de este tipo de cruces en otros puntos.

7.1.3.4 POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

Objetivo: Determinar una cartera de proyectos estratégicos para mejorar las condiciones y oferta de equipamiento urbano de la ciudad.

ESTRATEGIA 1

Proyectos y programas destinados a cubrir el déficit de equipamiento e infraestructura en la ciudad de Los Mochis

A. Unidad Médica Familiar del IMSS.

Con la finalidad de mejorar las condiciones actuales de la clínica del IMSS no.37 que brinda atención a un poco más de 180 mil derechohabientes, se considera la modernización y remodelación de este edificio.

Al mismo tiempo de acuerdo a los indicadores y habitantes afiliados a este servicio se requiere de otra clínica. La cual se sugiere ubicar hacia el Poniente de la ciudad. Mínimamente deberá de contar con 15 consultorios.

B. Hospital de la Mujer.

El Hospital de la Mujer, es una unidad de salud centralizada, cuyo propósito principal es la atención de pacientes en las especialidades de Ginecología, Obstetricia y Oncología. Proporcionará consultas a mujeres de todo el municipio las 24 horas del los 365 días del año. Deberá de contar mínimamente con un servicio de 40 camas. La ubicación de este equipamiento será determinada a través de un estudio elaborado por IMPLAN, se sugiere el sector centro para su ubicación. Y se deberá seguir un proceso de diseño participativo tomando en cuenta al sector salud del municipio.

C. Centro de Alto Rendimiento Intelectual.

La justificación de este centro es brindar un espacio para aumentar las capacidades intelectuales de estudiantes, becarios, académicos e investigadores. Por lo cual deberá desarrollarse a la par de la construcción de este equipamiento en el sector centro, un programa académico. Deberá de contar mínimamente con:

- Biblioteca
- Departamento de asesores
- Laboratorio de investigación
- Auditorio
- Centro de Computación

D. Albergue para Menores en Adicciones.

Su objetivo principal es ayudar a las personas menores de edad con adicciones al alcohol y a las drogas, brindándoles apoyo moral, ayuda material y profesional, para su recuperación e integración a la sociedad. En constante intercambio de programas, talleres, capacitación y apoyo con el resto de centros de atención del DIF a nivel nacional siendo público y gratuito. Se sugiere ubicar en el sector Centro de la mancha urbana.

E. Estancia de día para el adulto mayor.

Su objetivo principal será ofrecer un espacio de convivencia a los adultos mayores de 60 años, donde puedan realizar actividades creativas o recreativas y se les brinde el servicio de cuidados y atención preventiva durante su estancia. Se sugiere ubicar hacia el Centro de la ciudad. No contempla el albergue o estancia nocturna.

Mínimamente se deberá de otorgar servicios como:

- Otorgar alimentos balanceados de acuerdo con su condición de salud.
- Asistencia en el baño y aseo personal.
- Atención Medica
- Realizar talleres y actividades para la ocupación del tiempo libre.
- Promover su participación en las actividades de terapia ocupacional.
- Mantener la autonomía y funcionalidad de las personas adultas mayores.

Mínimamente deberá tener los siguientes espacios:

- Comedor
- Salas de Estar
- Jardines

- Enfermería
- Área de Talleres

F. Comedores Comunitarios.

Espacio para brindar un servicio de alimentos en asistencia a zonas con bajo índice de desarrollo que presentan evidencias del algún tipo de marginación. El servicio de alimentos se enfocará a familias o individuos de bajos o nulos ingresos, situación de vulnerabilidad o indigencia. Se sugiere ubicar en los Subcentros Barriales de la ciudad. El proyecto de estos equipamientos deberá tener para su diseño mínimamente los siguientes espacios:

- Oficina de coordinación y administración
- Bodega
- Cocina
- Área de comedor
- Enfermería
- Baños
- Espacio para disposición de residuos

Cantidad	Sector	Horizonte límite
2 Comedores comunitarios	Poniente y Suroriente	2016
3 Comedores comunitarios	Norte, Nororiente, Oriente	2018
3 Comedores comunitarios	Norponiente, Surponiente, Sur	2020

G. Entubado del Dren Mochis.

Se busca una modernización de esta infraestructura y orientado a mejorar condiciones de higiene, imagen y permite el desarrollo de vialidades y espacios públicos dentro de su derecho de vía.

H. Programa de mejoramiento en vialidades de acceso

Una vez definidas las vialidades de acceso en la Política de Tránsito y Vialidad se deberá mejorar la infraestructura, el mobiliario urbano y la señalética de las mismas, para ello deben contemplarse mínimamente los siguientes puntos en la elaboración del proyecto:

- Integración de distintos repartos modales
- Mejora de imagen urbana
- Programa de regularización de comercio informal
- Ser vinculativo con las estrategias de Política de Medio Ambiente de este plan
- Contener criterios de diseño de acceso universal
- Conservar áreas para la regeneración o creación de espacios de valor ambiental

Los accesos que tendrán prioridad en su mejoramiento son:

- Acceso Carretera Los Mochis-Topolobampo
- Acceso Carretera Los Mochis-Ahome
- Acceso Blvr. Bienestar, entrada del Ferrocarril
- Acceso Blvr. Macario Gaxiola-Internacional México 15

I. Programa integral de modernización de equipamientos.

Para mejorar la calidad de los servicios públicos prestados en la actualidad en diversos equipamientos de la ciudad, deberá elaborarse un programa de renovación y modernización de las instalaciones ya edificadas. Procurando que su horizonte de ejecución no rebase el año 2020. Este programa se centrará en la renovación de equipamientos de orden municipal, en el cual las dependencias de educación, salud, deporte y DIF municipal coadyuvaran en la priorización de proyectos y acciones. Los proyectos deberán considerarse como actuaciones integrales sobre cada inmueble, abordando aspectos de infraestructura, servicios, tecnologías.

Además estas acciones deberán ser vinculantes a programas de las dependencias mencionadas para el desarrollo de habilidades en los usuarios o beneficiarios que permitan la cogestión o comanejo de estos espacios.

Los criterios para el diseño de espacio deberán incluir:

- Accesibilidad universal
- Tecnologías para ahorro de recursos, sustentable o ambientalmente amables.
- Integración al sistema de transporte público

Por otro lado deberán considerara mínimamente la atención de los siguientes espacios:

- a) Equipamientos de Salud
 - Consultorios
 - Baños
 - Instalaciones
 - Jardines
 - Laboratorios
 - Área de camas
- b) Equipamientos de Deporte
 - Baños
 - Canchas, pistas deportivas y/o espacios de juego
 - Jardines
- c) Equipamientos de Educación
 - Cerca perimetral
 - Aulas
 - Baños
 - Canchas y/o espacios de juego
 - Techumbre
 - Jardines
- d) Equipamientos de Asistencia Social
 - Estancias
 - Baños
 - Jardines
 - Enfermerías

Como acciones prioritarias de este programa se consideran los siguientes proyectos de plazo inmediato:

- Centro de Salud Urbano de Los Mochis ubicado en esquina C. Zaragoza y C. Cuauhtémoc.
- Ciudad Deportiva Aurelio Rodríguez Ituarte ubicada en c. Belisario Domínguez y ave. de la juventud.
- Escuelas municipales³:
 - Primaria Prof. Francisco Montiel Ruiz (Norponiente)
 - Jardín de Niños María Montessori (Norte)
 - Secundaria Jaime Torres Bodet (Poniente)
 - Secundaria Ignacio Manuel Altamirano (Centro)
 - Secundaria Zacarías Ochoa (Surponiente)
- Asilo de Ancianos Santa Rosa ubicado en C. Los Mochis Campo 35 km 13.5.

Para el financiamiento de las actividades que pudieran surgir en la ampliación, remodelación, dotación de mobiliario o mantenimiento, se apoyará en los siguientes programas e instituciones:

- Programa de Mejoramiento Institucional de las Escuelas Normales Públicas (PROMIN) del Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa
- Programa Especial de Cultura Física y Deporte 2014-2018 de la Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte (CONADE)
- Programa Rescate de Espacios Públicos de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)
- Programa Especial de Cultura y Arte 2014-2018 (PECA) del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA)
- Programa entorno y comunidades saludables de la Secretaría de Salud (SS)
- Programa Sectorial de Salud de la Secretaría de Salud (SS)
- Programa de Atención a Familias y Población Vulnerable por medio del Subprograma Apoyo para Proyectos de Asistencia Social del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (SNDIF)

³ Datos proporcionados por la SEP en el inventario DEMA 2014

J. Parques Barriales.

De acuerdo a la Política de Ordenamiento Territorial en la estrategia 2 de Unidades Barriales, la ciudad se subdivide en 9 centros barriales, unidades que deberán ir acompañadas de estos parques como elemento articulador de la ciudad.

K. Unidad Deportiva Suroriente.

Busca promover, fomentar y difundir la cultura física y el deporte a través de programas y proyectos en el sector Suroriente de la ciudad cubriendo el déficit de áreas deportivas en la zona, logrando la masividad en actividades físicas y elevando la calidad de vida de los participantes.

L. Reubicación central de Abastos.

Se propone reubicarla en predios de la unidad Barrial Norponiente o poniente. Con el fin de posicionar este equipamiento con una ubicación más estratégica para su operación. Cerna a accesos carreteros, libramientos y vías que faciliten el tránsito de vehículos de carga pesada y minimicen la mezcla con el tránsito local.

M. Campus universitario Sur de la ciudad.

Como tema de acceso a educación y equilibrio de condiciones de desarrollo se plantea la necesidad de captar la inversión en el desarrollo de un campus universitario en el sur de la ciudad ya que es una de las zonas que más jóvenes concentra.

N. Proyectos Pluviales.

Dentro de los proyectos de mejora pluvial, el principal se refiere a la construcción del sistema de drenaje pluvial que permita hacer frente a las consecuencias de una posible inundación. Se detectaron 87 obras necesarias, las cuales se grafican en el Atlas de Riesgos Naturales de la ciudad de Los Mochis (Ver pág. núm. 107 y plano núm. 27 del Atlas de Riesgos Naturales de la ciudad de Los Mochis).

Otro proyecto pluvial es el desvío del Dren Juárez hacia el Dren Buenaventura, con la finalidad de evitar que el agua procedente de la zona agrícola al norte de la Carretera Internacional entre a la zona urbana.

O. Ampliación del libramiento Oriente.

Realizar acciones de ampliación en el libramiento Oriente que presta servicio al corredor Los Mochis-Topolobampo, contemplando características de interconectividad modal. (Ver pág. núm. 113 del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Ahome)

7.1.3.5 POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE

Objetivo: Mejorar la calidad de los servicios ambientales de los elementos naturales de la ciudad.

ESTRATEGIA 1

Instrumentos para hacer más eficiente y eficaz la administración y gestión de áreas verdes; integrando para la formulación de planes, programas y proyectos a profesionistas relacionados a las disciplinas de biología, medio ambiente, ecología, desarrollo sustentable, paisajismo y jurídicos.

A. Reglamento de vegetación urbana de la ciudad de Los Mochis.

El reglamento indicará una gama de especies de flora adecuada para la forestación de diversos elementos del espacio y vía pública de la ciudad.

La creación de este reglamento estará sujeta a las siguientes condicionantes fundamentales:

- Glosario de definiciones, considerando por lo menos los conceptos de vegetación urbana, espacio público, área verde y diferenciación de distintos elementos urbanos.
- Propuesta de especies que permitan a la administración municipal reducir la utilización de recursos para riego, poda, tala, reparación de pavimentos, reparación de infraestructura, compensación, indemnización y reparación de daños a terceros.
- Uso de especies nativas o adaptadas al clima de la región.
- Características físicas, funcionales, de desarrollo y conservación de cada especie de flora propuesta.
- Sanciones y responsable de ejecución, seguimiento y procesamiento.

B. Programa de imagen urbana ambiental de la ciudad de Los Mochis.

Consistirá en dos instrumentos que tendrán el objetivo de establecer una política municipal que prevenga, evite o contrarreste condiciones de abandono y/o deterioro de las áreas verdes de la ciudad de Los Mochis y que a la par procure el aprovechamiento de los predios propiedad del municipio destinados para la construcción de áreas verdes:

a) Del Plan de Manejo de áreas verdes de la ciudad de Los Mochis

Establecerá estrategias centradas en el fomento de uso de las áreas verdes, esquemas de co-manejo de las áreas entre vecinos y la administración municipal, programas de mantenimiento, conservación y mejoramiento de estas áreas por medio de la acción social de vecinos y voluntarios; considerará como mínimo los siguientes aspectos:

- Ubicación de los sitios de acción o polígonos de acción.
- Actividades y programas estatales o federales que se pueden integrar.
- Actividades que se impulsarán a través de este plan.
- Criterios de participación.
- Modalidades de co-manejo de las áreas verdes.
- Criterios para la elaboración de programas de actividades y acciones de participación ciudadana.
- Programa de acciones de conservación del municipio.
- Programas de acciones de mejoramiento del municipio.
- Programas de mantenimiento, riego y poda del municipio.

b) Del Programa de gestión de áreas verdes de la ciudad de Los Mochis.

Este programa se encargará de establecer la relación y medios de cooperación entre diversos actores para la gestión de recursos, acciones u obras para la construcción o edificación de nuevas áreas verdes para la ciudad de Los Mochis, en áreas de donación predios en desuso al interior de la mancha urbana o nuevo suelo urbano.

Los proyectos bandera de este programa serán nueve “parques barriales” para cada una de las unidades barriales. (Ver 7.1.3.4 Política de infraestructura y equipamiento estrategia J).

Deberá estar a disposición de empresas constructoras, asociaciones de vecinos, organizaciones civiles y dependencias gubernamentales interesadas en el desarrollo de espacio público, arte y cultura, historia y turismo.

Este programa tendrá un ámbito de acción en los parques vecinales y contendrá los mínimos siguientes:

- Programas estatales y federales de apoyo.
- Criterios de participación.
- Ruta de gestión.
- Meta mínima de espacios intervenidos.
- Protocolos de entrega del espacio y liga al Plan de Manejo de Áreas Verdes de la ciudad de Los Mochis.

C. Ordenamiento Ecológico Territorial del Cerro de la Memoria.

Esta estrategia se compone de tres acciones con la participación del gobierno del estado de Sinaloa:

a) Declaratoria de Área Natural Protegida de Jurisdicción Local

El objetivo principal de la declaratoria buscará la conservación y regeneración del acervo natural del Cerro de la Memoria.

b) Programa de Manejo del Cerro de la Memoria

Especificará las acciones de conservación, mantenimiento y mejoramiento necesarias para la operación óptima de la zona sujeta a conservación ecológica del Cerro de la Memoria e indicará los proyectos requeridos para la operación óptima o ampliación de oferta de actividades. También especificará una ruta cronológica de acciones así como los medios y niveles de cooperación para la realización de dichas acciones.

c) Plan Parcial de uso, conservación y aprovechamiento del Cerro de la Memoria

El objetivo principal de dicho instrumento será diferenciar las zonas de conservación de aquellas susceptibles de aprovechamiento únicamente con fines recreativos, dentro de los límites del Cerro de la Memoria. Tomando como criterios para la zonificación y priorización de aprovechamientos las disposiciones de la declaratoria de Zona Sujeta a Conservación Ecológica y el Plan de Manejo.

La diferencia entre el programa de manejo y el plan, consiste que en el programa de manejo se trata a la conservación, regeneración y aprovechamiento de los recursos ecológicos, mientras que el plan parcial se limita al uso del suelo.

D. Ordenamiento del Jardín Botánico Benjamín F. Johnston.

- a) Declaratoria de Unidad de Manejo para la Conservación de la Vida Silvestre (UMA) para el Jardín Botánico F. Johnston.

Declaración de la UMA ante a la Secretaria del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), De igual manera se busca promover esquemas alternativos de producción compatibles con el cuidado del ambiente a través del uso racional, ordenado y planificado de los recursos naturales renovables en el Jardín, frenando o revirtiendo los procesos de deterioro ambiental.

- b) Programa de Manejo del Jardín Botánico Benjamín F. Johnston

Deberá especificar las acciones de conservación, mantenimiento y mejoramiento necesarias para la operación óptima del Jardín Botánico.

Indicar los proyectos requeridos para la operación óptima o ampliación de oferta de actividades del Jardín Botánico, así como una ruta cronológica de acciones con los medios y niveles de cooperación para la realización de acciones; cumpliendo con las disposiciones de los artículos No. 66 y No. 68 de la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Sinaloa.

E. Protección del uso de suelo de Alamedas, Canales y Drenes.

Esta estrategia se constituirá por dos acciones, las declaratorias de Área Natural Protegida de Jurisdicción Local bajo la modalidad de Parque Urbano de las Alamedas y la elaboración y decreto del Plan Parcial para la protección de Derechos de Vía de Drenes y Canales de la Ciudad de Los Mochis.

- a) Declaratoria de Área Natural Protegida de Jurisdicción Local

Estas se llevarán a cabo mediante la declaratoria de Área Natural Protegida de Jurisdicción Local bajo la modalidad de "Parque Urbano".

- b) Plan de Manejo de Alamedas

Especificará las acciones de conservación, mantenimiento y mejoramiento necesarias para la operación óptima de la Zona Sujeta a Conservación Ecológica e indicará los proyectos requeridos para la operación óptima o ampliación de oferta de actividades de las alamedas. También especificará una ruta cronológica de acciones así como los medios y niveles de cooperación para la realización de dichas acciones.

Se considerarán suscritos a estos instrumentos los siguientes tramos de alamedas:

- A-1 Sección Independencia, entre Blvr. Zacatecas-Ejido México.
- A-2 Sección Agustina Ramírez, entre Blvr. Álamos y Blvr. Zacatecas.
- A-3 Sección Agustina Ramírez, entre Prolongación Blvr. Zacatecas y Blvr. Río de las Cañas.
- A-4 Sección Agustina Ramírez, entre Blvr. Río de Las Cañas y Blvr. Antonio Rosales.
- A-5 Sección Agustina Ramírez, entre Blvr. Antonio Rosales y C. Santos Degollado
- A-6 Sección Ejido Plan de Ayala, entre Blvr. Pioneros del Valle y Blvr. Las Granjas
- A-7 Sección Blvr. Río de las Cañas, entre Av. Agustina Ramírez y Av. Mariano Matamoros.
- A-8 Sección Blvr. Antonio Rosales, entre el Ejido 9 de Diciembre y el Fracc. "La Herradura".
- A-9 Sección Carretera Los Mochis-Topolobampo, entre Blvr. Centenario y Curva "Las Mañanitas".
- A-10 Sección Carretera Ejido 20 de Noviembre, entre calle Marzo y Libramiento Oriente.
- A-11 Sección Blvr. Macario Gaxiola, entre Carretera Federal Internacional México No.15 y Blvr. 10 de Mayo.
- A-12 Sección Carretera Compuertas - Carretera Internacional paralela al Canal Taxtes.
- A-13 sección Dren Mochicahui, paralela al Dren Mochicahui entre Av. Agustina Ramírez y Gral. M. Ávila Camacho.

- c) Plan Parcial para la Protección y Aprovechamiento de los Derechos de Vía de Drenes y Canales.

El objetivo del Plan Parcial será indicar el uso de suelo para su aprovechamiento a favor del bien común para la creación de espacio público, áreas verdes y desarrollo de vialidades.

Se considerarán sujetos a integrarse al Plan Parcial los siguientes drenes y canales:

Canales

- C-1 Canal Taxtes
- C-2 Canal Ramal 7+700
- C-3 Canal Ramal 0
- C-4 Ramal 6+700
- C-5 Canal 5+700
- C-6 Ramal 4+700

- C-7 Ramal 3+700
- C-8 Canal Ramal 2+700
- C-9 Canal Hidalgo 4
- C-10 Canal Ramal 1+700
- C-11 Canal Ramal 0
- C-12 Canal Lateral 18+420
- C-13 Canal Sub Lateral 23+700
- C-14 Canal Sub Lateral 26+740
- C-15 Canal sin nombre

Drenes

- D-1 Dren Álamo (Sanitario)
- D-2 Dren Juárez (Sanitario)
- D-3 Dren Mochis (Sanitario)
- D-4 Dren Cañero
- D-5 Dren Miguelito (Sanitario)
- D-6 Dren Hidalgo
- D-7 Dren Mochicahui (Sanitario)
- D-8 Dren Bayoneta R. Flores Magón (Sanitario)
- D-9 Dren Cero
- D-10 Dren Bam. 10 del Dren Juárez
- D-11 Dren Justicia Social
- D-12 Dren Bam. 23+700
- D-13 Dren Bam. 2+000
- D-14 Dren Bam. 4+000
- D-15 Dren Bam. Pichonera
- D-16 Dren Taxtes
- D-17 Dren sin identificar

F. Mejoramiento de la calidad del aire.

Partiendo del hecho que actualmente se monitorea la calidad del aire en la ciudad, calificándola como aceptable⁴, la propuesta estratégica tiene un enfoque preventivo y de mejoramiento. Sin embargo considerando que el origen de las principales emisiones de contaminantes al aire se deben al uso del vehículo, estas estrategias se integran a los proyectos propuestos en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable.

a) Proyecto Pulmones verdes

Con el fin de mejorar la calidad del aire en la ciudad se propone aumentar el volumen de masa verde mediante la forestación de espacios públicos y privados con superficies de gran tamaño disponibles para la siembra de cúmulos o grupos numerosos de árboles.

Para lograr estas acciones será necesario elaborar un programa de corresponsabilidad y participación social que cumpla con los mínimos siguientes:

Criterios para la selección de espacios o inmuebles a intervenir de acuerdo a:

- Superficie disponible
- Potencial de impacto
- Valor paisajístico
- Número de usuarios beneficiados directamente
- Relevancia cultural y de identidad

Criterios de arborización y diseño paisajístico:

- Uso eficiente de los recursos naturales
- Responder al objetivo del programa
- Inventario de especies a utilizar
- Propuesta conceptual de paisajismo e imagen urbana

⁴ Información Proporcionada por el Departamento de Medio Ambiente del H. Ayuntamiento de Ahome.

Esquemas de corresponsabilidad:

- Contratos o convenios de cooperación sin obligaciones, basado en la buena voluntad y disponibilidad de recursos
- Protocolos de nombramiento y reconocimiento ante la sociedad
- Estrategia de seguimiento y mantenimiento

Evaluación:

- Indicadores de superficie verde
- Indicadores para el Monitoreo de la calidad del aire
- Indicadores de fauna urbana
- Indicadores de temperatura en las zonas cercanas a los pulmones verdes

Como sitios piloto para la implementación de este programa se consideran los siguientes espacios, los cuales deberán ser sometidos a los criterios de selección que se desarrollen en el programa:

Prioridad	Sitio	Horizonte límite
1	“El trébol” Acceso norte por Blvr. Adolfo López Mateos	2016
2	Ciudad deportiva Aurelio Rodríguez Ituarte	2016
3	Ciudad deportiva Centenario	2016
4	Deportivo El Debate	2016
5	Instituto Tecnológico de Los Mochis	2018
6	Universidad de Durango	2018
7	Universidad del Valle del Fuerte	2018
8	Universidad Autónoma de Los Mochis	2018
9	Universidad de Occidente	2018
10	Centro Escolar del Noroeste	2018
11	Estacionamientos de supermercados.	2020

ESTRATEGIA 2

Ampliación y mejora de los servicios en espacios naturales.

A. Proyectos urbanos arquitectónicos:

Por un lado los proyectos buscarán la protección de elementos naturales y propiciar condiciones para su conservación, pero al mismo tiempo permitir a los ciudadanos el goce de servicios ambientales para el desarrollo de actividades de esparcimiento. Estos proyectos de intervención espacial serán los detonantes en la ciudad de nuevas tipologías de espacio público y aprovechamiento de suelo urbano para fines recreativos.

Los criterios dominantes para la edificación del proyecto serán:

- Uso de tecnologías verdes
- Utilización de materiales y mano de obra local
- Esquemas de reutilización y ahorro de agua
- Colocación de bebederos
- Propuesta Integración del comercio existente normado y esquema de pago por uso de derechos de servicios ambientales.
- Generar un plan de manejo operación y administración

Los criterios de diseño dominantes considerarán:

- Deberá establecerse un proceso de diseño participativo con la sociedad en general, apoyado y en colaboración por los colegios de ingenieros y arquitectos.
- Considerar la identidad del barrio, colonia o manzanas para integrarla al diseño arquitectónico
- Uso de criterios de Diseño Universal.
- Integración del sistema de transporte público
- Elementos que fomenten la movilidad no motorizada
- Conservación de los elementos naturales existentes
- Uso de especies nativas para la forestación de los espacios
- Considerarlos como espacios abiertos
- Propuesta de hitos o puntos de interés

a) Accesos a la ciudad: Para efectos de mejorar los servicios de los espacios importantes en la ciudad, se proponen proyectos para implantar y mejorar los espacios verdes de los accesos más importantes que además de aumentar el área verde de la misma, servirá para mejorar la imagen verde urbana; los accesos que tendrán prioridad en su mejoramiento son:

Prioridad	Sitio	Horizonte límite
1	Acceso Carretera Los Mochis-Topolobampo	2016
2	Acceso Carretera Los Mochis-Ahome	2018
3	Acceso Blvr. Bienestar, entrada del Ferrocarril	2018
4	Acceso Blvr. Macario Gaxiola- C. Internacional México 15	2020

b) Corredores Verdes: Con el mismo fin de mejorar y aumentar los espacios verdes, se deberán de mejorar los corredores detectados de mayor relevancia en la ciudad, tomando en cuenta además del camellón el excedente de banqueta que se pudiera aprovechar para la mejora de estos espacios, de igual manera se pretende mejorar la imagen visual del corredor plantando árboles que brinden flores coloridas. A continuación se enlistan los corredores verdes identificados en la ciudad:

Prioridad	Calle	Tramo	Horizonte límite
1	Blvr. Centenario	Av. Gabriel Leyva Solano y Blvr. Macario Gaxiola	2016
2	Blvr. Justicia Social	Blvr. Zacatecas y Blvr. Antonio Rosales.	2016
3	Blvr. H. Colegio Militar	Blvr. Centenario y C. Estado de Hidalgo	2018
4	Blvr. Alameda	Av. Agustina Ramírez y Blvr. Pedro María Anaya	2018
5	Blvr. Rosendo G. Castro	Blvr. Macario Gaxiola y C. Real del Sol	2020
6	C. Manuel M. Ponce	Blvr. Justicia Social y Av. Zacarías Ochoa Camacho	2020

c) Proyectos Urbanos Arquitectónicos en Alamedas, Drenes y Canales: Estos proyectos podrán derivarse de la intervención de particulares a cambio de derechos de desarrollo o mayores intensidades de ocupación del suelo, dónde la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente haya establecido restricciones de construcción. No obstante todo proyecto deberá incorporar espacios o criterios que permitan crear, conservar o regenerar los elementos naturales presentes en estos predios.

ESTRATEGIA 3

Control y aprovechamiento eficiente de la disposición de residuos sólidos

A. Programa cambio verde.

Este programa tiene como objeto fomentar y realizar acciones para recolectar residuos sólidos, separarlos y en su caso canalizarlos a los agentes clave para su reaprovechamiento, sin suplir las labores de la empresa concesionada para tal servicio. Por ello este programa tendrá su campo de acción para la limpia de tiraderos clandestinos o la basura dispersa en la ciudad sobre las cuales no tiene competencia la empresa concesionada. Los rasgos generales del programa deberán partir de las siguientes condicionantes:

- Funcionará en dos ámbitos
 - a) Recolección, acopio y separación de basura dispersa en áreas verdes y vía pública.
 - b) Recolección, acopio y separación de basura en tiraderos clandestinos.
- La población beneficiada será aquella que se encuentra establecida en polígonos de actuación de este Plan Director.
- Creación, consenso y aprobación de una tabla de intercambio, la cual expresará los productos obtenidos por el beneficiario, en relación al peso y tipo de material.
- Esta tabla considerará todo el material acopiado, tanto el reciclable como el desecho.
- No incluirá vegetación producto de poda, limpia o escombro.
- Las acciones se darán por convocatoria del H. Ayuntamiento a través de los departamentos e instancias que considere facultadas y competentes para la ejecución de este programa.
- Las empresas recicladoras así como la empresa concesionada para la recolección de la basura en la ciudad, participarán poniendo a disposición contenedores para el acopio de residuos reciclables.
- Los beneficios que podrá obtener la población consistirán en productos de la canasta básica, electrodomésticos de cocina, artículos de cocina y de limpieza del hogar, así como artículos de aseo personal.

- Puntos o lugar de intercambio, de preferencia exclusivo para este fin. No dependencias e instalaciones oficiales.
- La entrega se hará por unidad, no pudiendo armar paquetes preestablecidos como despensas. El usuario beneficiado decidirá qué artículos tomar.
- Los productos entregados solo podrán llevar un logo preestablecido del programa, sin hacer alusión a la administración en turno o las empresas participantes.
- Los artículos, recurso principal para el funcionamiento de este programa, podrán ser aportados por empresas socialmente responsables, donaciones de ciudadanos, donación de colegios y universidades, recursos de DIDESOL, y con la participación obligada de las empresas recicladoras.
- Deberá hacer énfasis en la perspectiva de género y edad, priorizando la participación de amas de casa y adultos mayores.
- Polígonos de acción: Son aquellos sitios identificados para el arranque del programa, y se trata de tiraderos clandestinos.
- Polígonos beneficiados: Son colonias o áreas de la ciudad con población potencialmente seleccionable para ser beneficiario de este programa, y se indican en el mapa de estrategia ambiental.

B. Programa de regulación de tiraderos de escombros.

Este programa se compondrá de cuatro acciones:

- Pago por afectación a los servicios ambientales

Este cargo tiene el objetivo tazar los daños al ambiente y los costos extras o externos cargados indirectamente al H. Ayuntamiento por las problemáticas que generan los predios “enmontados”.

- Descuento por eficiencia en el cuidado de servicios ambientales

Este descuento será aplicado a quienes mantengan su predio limpio.

- Programa de predios limpios

Se apercibirá a los propietarios de lotes y predios desocupados mediante una campaña de difusión para limpiar y cercar sus predios.

- Padrón de registro de predios para la disposición de escombros

Los propietarios que suscriban a este padrón tendrán autorización para mantener en sus predios residuos de escombros, condicionado al establecimiento de las siguientes medidas mínimas:

- Cercado del predio.
- Instalación de un punto de control.
- Colocación de un cartel, indicando que el predio es un punto oficial de disposición final, el número de registro y/o permiso por parte de la autoridad competente.
- Registro de accesos, salidas y número de viajes.

C. Programa de Riego y Aprovechamiento de Aguas Tratadas.

El objetivo principal de esta estrategia se enfoca en hacer un uso eficiente de este recurso, reducir costos para el H. Ayuntamiento y mantener en mejores condiciones las áreas verdes de la ciudad. Consisten en hacer efectiva la reutilización de agua de las plantas tratadoras de la ciudad, para ello se elaborará un programa y convenio de trabajo y colaboración entre dependencias.

ESTRATEGIA 4:

Reducción de riesgos.

El objetivo principal de esta estrategia es dar la reducción de los riesgos de la ciudad de Los Mochis, mediante el seguimiento en las acciones indicadas en los Atlas de Riesgo que engloban a la zona urbana. Para ello se deberá contemplar el contenido del Atlas de peligros naturales del municipio de Ahome, dentro del capítulo XI Estrategias de Mitigación de Riesgos; y el contenido del punto 5.3.2. Estrategias de Mitigación de riesgos del Atlas de Riesgos Naturales de la ciudad de Los Mochis 2011. Las estrategias comprendidas en ambos atlas de riesgos, se establecen con el fin de reducir los desastres y fortalecer la posibilidad de mitigar las pérdidas humanas, económicas y sociales causadas por los desastres, en busca de un crecimiento sostenido.

7.1.3.6 POLÍTICA DE DESARROLLO ECONÓMICO

Objetivo: Facilitar medios para el desarrollo de actividades económicas flexibilizando la vocación del suelo, renovando o incentivando la inversión en infraestructura, inmuebles y servicios públicos.

ESTRATEGIA 1

Flexibilidad de desarrollo micro empresarial en el sector habitacional.

A. Acciones y proyectos:

Se amplía la diversidad de usos permitidos en habitacionales mediante la figura de vialidad secundaria (Ver estrategia de vialidad Jerarquía del Sistema Vial) acotándolos a comercio local al por menor y una gama de servicios complementarios o compatibles con los sectores residenciales. Condicionándolos a la anuencia de los vecinos, la no alteración o perturbación de las condiciones ambientales del sector y la no generación de impactos viales considerables (Ver tabla de mezcla de suelos y Mapa E-02).

Deben contribuir al desarrollo de actividades comerciales locales, la movilidad no motorizada y la construcción de redes sociales vecinales.

ESTRATEGIA 2

Aprovechamiento de edificios con valor histórico, cultural, social y estético.

A. Catálogo de Patrimonio Edificado de la ciudad de Los Mochis.

El objetivo es generar un catálogo con edificaciones que tengan potencial para su aprovechamiento en actividades económicas relacionadas al turismo, cultura, esparcimiento, ocio y recreación.

Para la elaboración del catálogo, la Comisión estará apoyándose en la base de datos del Instituto Nacional de Antropología e Historia y el actual catálogo de Patrimonio Artístico elaborado por el IMPLAN, con el objetivo de lograr una lista más precisa y detallada, complementada con la selección e inclusión de inmuebles, la cual será direccionada a un desarrollo económico exitoso, garantizando su protección y fomento cultural.

El catálogo deberá contener mínimamente:

- Listado y ubicación de los inmuebles con potencial de aprovechamiento
- Denominación de valor:
 - a) Histórico: inmueble o edificación anterior a 1930 o lugar donde acontecieron hechos de relevancia para la sociedad.
 - b) Cultural: por la importancia en la producción, valores de identidad, pertenencia, arraigo, etc.
 - c) Social: por el uso extendido y apropiación de los ciudadanos
 - d) Artístico: por la estética producto de la innovación técnica, discursiva, o programática de un inmueble.
- Ficha informativa de cada inmueble conteniendo los siguientes aspectos:
 - a) Fotografía de fachadas
 - b) Propietario
 - c) Descripción general de condiciones físicas del inmueble
 - d) Restricciones o condicionantes
- Potencial de aprovechamiento:
 - a) Destinos pre aprobados para su aprovechamiento
 - b) Incentivos o programas de apoyo.

B. Programas de aprovechamiento, conservación y desarrollo de inmuebles inscritos en el Catálogo de Patrimonio Edificado de la ciudad de Los Mochis.

Los objetivos de este programa deberán enfocarse en lograr el aprovechamiento de los inmuebles del Catálogo de Patrimonio Edificado de la ciudad de Los Mochis, considerando tres aspectos fundamentales:

- Asegurar la conservación y mejoramiento de la edificación.
- Facilitar la ocupación de estas edificaciones.
- Seguimiento de desarrollo.

C. Declaratoria de Patrimonio Histórico Industrial del Ingenio Azucarero de Los Mochis.

El fin de esta declaratoria tiene por objeto dos metas, por un lado consiste en generar un manifiesto que proteja bajo normas internacionales los edificios más simbólicos del Ingenio Azucarero, como Patrimonio

Histórico Industrial; aportando mayor significancia y valor de promoción y por otro lado, establecer relaciones con posibles inversionistas.

D. Parque Ingenio Los Mochis.

Proyecto en el que se reubicará el Ingenio Azucarero de Los Mochis con mejores instalaciones que permitan la competitividad, la innovación y el empleo, con un mejor cuidado al medio ambiente. En las antiguas instalaciones del Ingenio se establecerá una serie de usos que impulsarán el desarrollo económico y turístico, ligada a consumos globales. Será labor del municipio el gestionar inversiones federales en caso de ser necesario; de ser solo inversión privada, el municipio revisará que el proyecto cumpla con la debida normatividad.

A efecto de facilitar tal desarrollo, asegurando que toda acción urbana para conseguir la consolidación de este proyecto se desarrolle bajo la guía y el control de un esquema de desarrollo bien estructurado, se destina el polígono de terreno que actualmente ocupa y posee el Ingenio Azucarero, la casa de la cultura y el museo interactivo Trapiche, como Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC). (Ver política 2 y Mapa E-02).

E. Rehabilitación de los Mercados de Abasto Municipal.

El objetivo es generar condiciones de comercialización similares a las de supermercados y tiendas de auto servicio, a través de las siguientes acciones:

Lineamientos económicos:

- Capacitación para los locatarios, orientadas a ofrecer un mejor servicio para organizar de mejor manera sus compras y finanzas, y para establecer relaciones y estrategias con productores locales.
- Promover la introducción de sistemas de cobro con tarjetas bancarias de débito o crédito (terminales bancarias).
- La Secretaría de Economía del Municipio de Ahome convocará semestralmente a un encuentro entre locatarios y productores locales, con el fin de establecer relaciones directas para la comercialización del producto.
- Desarrollar programas de beneficios y descuentos en la adquisición de productos en mercados municipales, dirigidos principalmente a empresas e instituciones.
- Se vinculará a los locatarios con la alianza de transporte público para acordar incentivos de descuento para usuarios de los mercados municipales.

Socialización e imagen:

- Desarrollar una imagen corporativa o empresarial que de un sentido de identidad a los mercados. Esta imagen corporativa deberá abarcar aspectos que regulen las acciones para la administración y operación del mercado.
- Deberá llevarse a cabo la actualización de reglamentos internos, y deberán ser incluidos capítulos específicos para la imagen del mercado, la asignación de derechos y obligaciones, la compatibilidad de áreas y usos en las instalaciones.
- Los comités de mercados deberán incorporarse a consejos en distintos organismos privados y públicos.
- El diseño de la imagen corporativa, deberá abarcar como mínimo: la creación de un logotipo, la selección de colores oficiales, uniformidad en elementos informativos visuales y en vestimenta del personal a cargo.
- Deberá diseñarse una estrategia de publicidad para promover el consumo en los mercados municipales.

Prioridad	Mercado	Horizonte Límite
1	Popular	2016
2	Independencia	2018
3	Municipal	2020

ESTRATEGIA 3

Generar patrones de ocupación del suelo, para la creación de polos de desarrollo económico.

A. Subcentros Barriales.

Estas superficies se encuentran estratégicamente ubicadas, al interior de los núcleos residenciales de la periferia de la ciudad, la meta consiste en constituir espacios con las condiciones para el desarrollo de actividades económicas, contribuyendo al mismo tiempo a generar patrones de movilidad no motorizada y a la construcción de redes sociales vecinales.

El perfil de usos es mixto (servicios, comercio e industria ligera), los cuales son los destinos compatibles con los sectores residenciales, es decir aquellos que no generan alteraciones o perturbación de las condiciones ambientales del sector, ni impactos viales considerables (Ver tabla de mezcla de suelos) (Ver Mapa E-02)

Dentro de los objetivos de impulsar estos subcentros barriales tenemos los siguientes:

- Generar condiciones para el desarrollo equilibrado en la ciudad.
- Dar lugar al desarrollo del comercio local.
- Reducir la distancia, el tiempo y costo de viajes en la ciudad.

La constitución de estos subcentros estará sujeta a los siguientes lineamientos:

- Tendrán que ubicarse dentro de los polígonos indicados en la zonificación secundaria.
- Generar un Plan Parcial de cada subcentro barrial.
- Obligatoriamente se deberán destinar áreas para espacio público, servicios públicos, educativos o artísticos y, servicios administrativos y demás equipamiento de utilidad para la comunidad o disponerse alrededor del mismo.
- El espacio público deberá llevar primicia en jerarquía estética, simbólica y escala.
- La estructura urbana de estos centros, se definirá a partir de un espacio público que articule y subordine la disposición de los demás usos de suelo.
- El espacio público se integrará a la red de transporte público y contribuirá a la accesibilidad y movilidad universal.

B. Regeneración de la vialidad Gabriel Leyva Solano, en el tramo del bulevar Rosendo G. Castro y bulevar Centenario.

El objetivo principal es revitalizar la vialidad Gabriel Leyva, en el tramo entre el bulevar Rosendo G. Castro y bulevar Centenario, para integrarla a las dinámicas de desarrollo en ese punto de la ciudad; generadas por la operación de centros y plazas comerciales.

Para lograrlo deben considerarse las siguientes acciones mínimas:

- Proyecto de mejoramiento de aceras:
 - a) Nivelación y reparación de superficies
 - b) Retiro de obstáculos
 - c) Introducción de servicios subterráneos
- Proyecto de imagen urbana
 - a) Integración del espacio urbano:
 - Proyectos del Ingenio Azucarero
 - Auditorio de asambleas del sindicato azucarero
 - b) Homologación de anuncios y publicidad
 - c) Vegetación de ornato
 - d) Colocación de mobiliario urbano
 - e) Colocación de señalización
- A través de la Dirección de Económica y la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente se fomentará la colocación y operación de PyMES sobre este corredor.
- Para toda obra deberán considerarse criterios de diseño universal
- Proyecto vial:
 - a) Remodelación de los cruces con Gabriel Leyva y Rosendo G. Castro.
 - b) Incorporación de un carril para bicicletas.
 - c) Gestión del estacionamiento en vía pública.
 - d) Incorporar espacios para la red del transporte público.

C. Regeneración de la estación del ferrocarril CHEPE.

Los objetivos principales son:

- Generar oportunidades de desarrollo económico y social dentro del polígono de actuación.
- Mejorar las condiciones y atractivos turísticos para los usuarios del ferrocarril.
- Mejorar las condiciones de imagen urbana dentro del polígono de actuación.
- Mejorar la eficiencia de servicios en la estación del ferrocarril.

Para lograrlo deben considerarse las siguientes acciones mínimas:

- Proyecto de regeneración urbana:
 - a) Construcción de un parque dentro del polígono, aprovechando las instalaciones viejas de la estación.
 - b) Introducción o mejoramiento de servicios.
 - c) Pavimentación de vialidades.
 - d) Integración de la cancha deportiva.
 - e) Mejorar los andenes de descenso de pasajeros.
 - f) Modernizar las instalaciones de carga de la estación.
- Proyecto económico y social:
 - a) Construcción de un mercado o área para tianguis.
 - b) Construcción de un centro cultural.
 - c) Organización de vecinos para el cuidado de las instalaciones bajo la supervisión de la Dirección de Participación Ciudadana y el Departamento de Parques y Jardines.
 - d) Programar en el parque actividades a través de la Dirección de Atención a la Juventud y los institutos de la Mujer, Cultura y Deporte.
 - e) Instalación de un pabellón para exhibición de arte en el interior de la estación.

D. Proyecto de Renovación del Centro de la ciudad de Los Mochis.

El objetivo principal es mejorar condiciones de desarrollo para el centro de la ciudad, hacerlo atractivo para nuevas inversiones.

- El Plan de Desarrollo deberá contemplar acciones para los siguientes puntos:
 - a) Conclusión de las obras de renovación de banquetas del corredor turístico cultural
 - b) Mejorar los servicios públicos de alumbrado, alcantarillado, agua y recolección de basura
 - c) Establecer los lineamientos para la imagen urbana en cuanto a estilo de fachadas, publicidad, mobiliario urbano y señalización.
 - d) Intervención en edificios para su renovación como hitos visuales, tales como mercados, Palacio Municipal, teatro del seguro social, templos etc., o aquellos inscritos en el Catálogo de Patrimonio Edificado de la ciudad de Los Mochis.
 - e) Priorización para el peatón en la vía pública.
 - f) Ordenamiento de rutas para reducir obstrucciones y riesgos por tránsito de vehículos pesados.
 - g) Generar otro espacio público en el centro de la ciudad
 - h) Reordenamiento del comercio semifijo.
- Las acciones deberán obligarse al cumplimiento de los lineamientos del plan integral de movilidad urbana sustentable de la ciudad de Los Mochis.
- Los proyectos ejecutivos deberán condicionarse a la elaboración por profesionistas de la ciudad.

E. Ciudad Universitaria.

El objeto es generar condiciones idóneas para el desarrollo de economías ligadas al conocimiento y deporte, y potenciar el desarrollo universitario y deportivo en la región.

El Plan de Desarrollo deberá contemplar acciones dentro de los siguientes rubros:

- Proyectos económicos:
 - a) Impulso a las empresas de servicios de apoyo o complemento de las actividades universitarias.
 - b) Construcción de una plaza comercial en el sector
 - c) Impulso a vivienda bajo esquema de renta
 - d) Modernización del Estadio Emilio Ibarra Almada
- Imagen urbana
 - a) Priorización del peatón y bicicleta
 - b) Instalación de mobiliario urbano homogéneo

- c) Señalización informativa
- d) Retiro o tratamiento de enrejados y bardas
- e) Proyecto de paisaje urbano en aceras
- f) Construcción de paradas multimodales
- g) Colocación de ciclo puertos
- h) Renovación de alumbrado público
- i) Ordenamiento y regulación de comercio semifijo en la zona
- j) Diseño de un kiosco tipo
- Equipamiento
 - a) Reaprovechamiento de los terrenos del panteón municipal a largo plazo
 - b) Modernización de instalaciones de la ciudad Deportiva
 - c) Creación de nuevos espacios recreativos en el Cerro de la Memoria, respetando el plan de manejo y lineamientos de su declaratoria.
- Vialidad y tránsito
 - a) Apertura vialidad a través de Instituto Tecnológico
 - b) Retiro venta de automóviles
 - c) Estacionamiento en el panteón
 - d) Banquetas
 - e) Construcción de ciclo vías o esquema de vialidad compartidas o tranquilizadas.
 - f) Construcción de pasos peatonales seguros
 - g) Renovación de banquetas con criterios de diseño universal

7.1.3.7 POLÍTICA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Objetivo: Mejorar las capacidades de gestión y administración municipal, haciéndolas más flexibles, eficientes y abiertas a la participación ciudadana.

ESTRATEGIA 1

Modernización de los instrumentos para gestión del territorio y su desarrollo, orientados a hacer más eficaz, abierta y transparente la toma de decisiones.

A. Agenda pública de desarrollo urbano.

Mediante ella se crearán acuerdos entre sociedad y gobierno municipal con el objetivo de consolidar un pacto social que genere consenso y corresponsabilidad para la ejecución de las acciones contenidas en este plan.

B. Modernización de la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

Iniciará con una evaluación de las capacidades de la Dirección mismas que tiene que ver con los conocimientos, habilidades, competencias laborales y el ambiente para que las personas puedan realizar actividades y lograr resultados esperados.

Una vez evaluadas las capacidades, la institución definirá los distintos niveles de operación y de gestión municipal. Así mismo, tendrá que definir las competencias esenciales de la dirección, los principales servicios que están obligados a brindar, los colectivos a los que se dirige y el ámbito territorial de influencia. Por otro lado deberá definir cuáles son sus competencias exclusivas, cuáles compartidas y cuáles delegadas y en qué condiciones y bajo qué normas.

Como producto de esta evaluación se determinará un programa para el fortalecimiento de la Dirección, orientada a mejorar los siguientes aspectos:

- Necesidades reales de recursos humanos y materiales
- Colaboración y coordinación con otras dependencias y niveles de gobierno.
- Corresponsabilidad y delegación de actividades
- Plataformas para la digitalización de servicios.
- Módulos de atención en localidades y ventanillas especializadas.

C. Nuevo reglamento de construcción y zonificación del municipio de Ahome.

Las modificaciones en el reglamento de construcción estarán orientadas a mejorar y transparentar los procesos de toma de decisiones en torno a la asignación de usos de suelo y permisos de construcción, lograr

mayor eficacia en las actividades de los D.R.O. y fortalecer la figura del IMPLAN como órgano técnico de consulta. Por otro lado también deberá buscar que la edificación de los diversos elementos de la vía pública permita la integración y accesibilidad para todos los ciudadanos.

Por otro lado deberá integrarse una capitulación especial vinculada al control de desarrollo y crecimiento urbano planteado en los planes directores y parciales. Esta capitulación será vinculante con la zonificación secundaria y la tabla de mezcla de usos de suelo, el objeto de este reglamento será detallar las directrices para determinar la asignación de los usos y destinos del suelo.

La creación de este reglamento estará sujeta a las siguientes condicionantes fundamentales:

- Las normas reglamentarias en materia de organización administrativa y participación en ordenamiento urbano.
- Las normas para la definición de Áreas de Estudio y de Aplicación de los planes y programas municipales en materia de desarrollo urbano.
- Normativa, definición, clasificación y compatibilidades de los usos de suelo.
- La clasificación general de las áreas y predios.
- Las disposiciones para la estructuración territorial y urbana.
- Las disposiciones para el control y administración de los usos del suelo.
- Las normas reglamentarias de control de densidad e Intensidad de la edificación.
- Las restricciones de uso de suelo.
- Los requerimientos generales para elaborar los estudios de impacto urbano, vial, ambiental y de riesgos.
- Las normas reglamentarias para la prevención de riesgos, desastres y siniestros.
- La Regulación del crecimiento urbano de acuerdo con la necesidad de la población.
- Los documentos que conformarán los programas de desarrollo urbano, directores, parciales de asentamientos humanos, y en particular sus normas de zonificación.
- Las normas para operación de instrumentos de control e inducción de desarrollo urbano (Transferencias de derechos de desarrollo).

D. Actualización del reglamento de estaciones de servicio.

Principalmente orientado a establecer criterios más certeros para determinar la correcta determinación de aprovechamiento de suelos para los giros de estaciones de servicio de gasolina y gas, así como depósitos para el almacenaje y distribución de combustibles. Orientado a reducir riesgos, impactos urbanos, viales y daños ambientales. Privando la libre competencia pero ante todo el bienestar de los ciudadanos.

De igual manera este reglamento deberá establecer criterios de diseño arquitectónico e industrial que garanticen la reducción de riesgos para los individuos.

E. Reglamento Municipal para propiedades bajo régimen de condominio.

Con el propósito de dar certeza al ayuntamiento y ciudadanos con alguna propiedad bajo un régimen de condominio, este reglamento especificará los lineamientos para regular la constitución, modificación, organización, funcionamiento, administración y terminación del régimen de propiedad en condominio en el municipio. Por otro lado establecerá directrices para regular las relaciones entre los condóminos entre éstos y su administración.

F. Reglamento de vialidad y tránsito municipal.

Este reglamento se elaborará de acuerdo a lo que se determine en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la ciudad de Los Mochis.

G. Programa de polígonos de actuación.

Tiene como fin un reparto equitativo de los costos y beneficios intrínsecos a las acciones urbanas. Consistirá en determinar un catálogo de costos y beneficios a los cuales se sujetaran ciertas acciones urbanas, delimitando su influencia mediante polígonos, derivados de las externalidades que dicha acción genere.

La idea de que los costos y beneficios del desarrollo urbano deben ser asignados equitativamente tiene como fin reducir los impactos producidos por los particulares, y que estos sean asimilados por ellos mismos. Y por otro lado, también deberá evitarse que los beneficios de las inversiones o acciones públicas, como el

aumento de los derechos de desarrollo y las obras, sean capitalizadas por algunas minorías sin compensar a la sociedad, que es quien soporta el costo.

H. Programa Incentivos para el desarrollo urbano:

Se determinará un catálogo de incentivos para el desarrollo urbano enfocados a los siguientes aspectos:

- Facilitar la inversión en la cartelera de proyectos económicos
- Equilibrar el desarrollo y crecimiento de la ciudad
- Reutilización de la ciudad interior
- Preservación y mejoramiento de elementos naturales de la ciudad
- Inversión en edificaciones catalogadas como históricas
- Creación de áreas verdes
- Fomento a la vivienda social
- Vivienda social vertical
- Vivienda sin espacios para el automóvil en el centro.
- Proyectos que coadyuven al logro de objetivos del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la ciudad de Los Mochis

Este programa debe orientarse en general a beneficiar y facilitar la inversión en proyectos que coadyuven a la consolidación del modelo urbano propuesto en este plan.

I. Agenda para la modificación de leyes estatales.

Mediante ella se crearán acuerdos entre sociedad, gobierno municipal y estatal, con el objetivo de consolidar un pacto social que genere consenso y corresponsabilidad para el impulso de modificación de leyes estatales necesarias para el correcto desempeño de las actividades relacionadas al desarrollo urbano. (Para más detalle ver programa municipal de desarrollo urbano y ordenamiento territorial de Ahome).

ESTRATEGIA 2

Mejora del servicio institucional en materia de desarrollo urbano a través de la mejora de recurso técnicos y materiales, desarrollo del capital humano en las áreas complementarias para el cumplimiento de la normatividad en materia de desarrollo urbano.

A. Especialización y modernización de los cuerpos de protección civil y bomberos del municipio:

Dado el posible desarrollo industrial que podría derivarse de la operación del gasoducto, será necesario capacitar al personal y dotarlos del equipo necesario para prevenir, atender y mitigar efectos de contingencias de mayor escala. Por lo cual será necesario invertir en capacitación para aumentar su capacidad de respuesta ante situaciones no habituales.

B. Especialización y profesionalización de cuerpos de inspección y vigilancia para el cumplimiento de las normas de desarrollo urbano.

Para afrontar unas de las principales problemáticas del cumplimiento de normas de desarrollo concernientes al desarrollo urbano, es necesario replantear el esquema de los cuerpos de inspección y normatividad.

Revisando los objetivos que deben cumplir, las competencias y ámbitos de acción, así como los recursos y normativas para su cumplimiento. Por lo cual este problema deberá ser abordado en el diagnóstico de la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente

C. Digitalización de servicios públicos.

Deberá elaborarse un catálogo de trámites que puedan llevarse a cabo a través de plataformas informáticas, y establecer un programa operativo para la transición a tecnologías informáticas.

D. Control aéreo del desarrollo urbano:

Para hacer más eficientes y efectivas las tareas de control de crecimiento, desarrollo y aprovechamiento del suelo, deberá generarse un programa para elaboración y actualización de cartografía e imágenes de la ciudad. Estos productos deberán facilitarse continuamente al Catastro Municipal, Tesorería y Dirección de Desarrollo urbano y Medio Ambiente, con el fin de coadyuvar al control del cumplimiento de los ordenamientos de suelo y hacer una aplicación más eficiente del impuesto predial.

Como beneficio secundario permitiría monitorear las dinámicas de desarrollo de la ciudad de modo más continuo y fiable.

E. Atlas cartográfico de la ciudad de Los Mochis.

Para hacer más accesible y eficiente la consulta de información general y cartográfica de la ciudad, se creará un Atlas Cartográfico de Los Mochis, el cual permita a la ciudadanía, organismos públicos y privados, así como instituciones educativas que lo requieran, acceder de manera fácil y clara a información detallada sobre las características de urbanización de la ciudad.

Se contará con una base de datos de fuentes confiable, la cual será elaborada por personal del IMPLAN para integrar un documento de consulta inmediata en los sitios web oficiales.

Contenido principal del Atlas Cartográfico.

- Número de lotes de cada fraccionamiento.
- Tipo de desarrollo considerado.
- Límites oficiales de cada fraccionamiento o colonia.
- Nomenclatura oficial de cada vialidad.
- Sentidos de circulación vial.
- Proyectos viales.
- Usos de suelo.

F. Departamento jurídico del desarrollo urbano.

Se busca mejorar la estructura de la Dirección de Desarrollo Urbano equipándola con un departamento jurídico el cual se especialice y atienda únicamente casos relacionados al cumplimiento de las normas y pautas de desarrollo urbano, proporcione asesoría, apoyo y orientación jurídica tanto a la Dirección, como a los demás departamentos que la conforman. Esto ayudará a dar más agilidad en el proceso de seguimiento de trámites y resoluciones de los mismos.

Este departamento jurídico tendrá también la función de elaborar conjuntamente con la Dirección de Desarrollo Urbano y organismos afines, anteproyectos de leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, contratos, convenios y demás instrumentos legales en materia de ordenamiento territorial; además apoyará en todos los procedimientos administrativos y en lo referente a emisiones de opiniones y resoluciones que la Dirección de Desarrollo Urbano tenga que dar la ciudadanía sobre cuestiones urbanas.

VERSIÓN GRÁFICA

Anejos

VERSIÓN ABREVIADA DEL PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE LOS MOCHIS

		TABLA DE USOS DE SUELO																							
P= PERMITIDO C=CONDICIONADOS X= PROHIBIDOS		USOS Y DESTINOS	H1	H2	H3	H4	HSCE	HMI	GU	E	AV	IBI	IMI	IAI	ZCN	ZUR	ZAUR	ZEDEC	SB	VA	VE	VP	VS		
HABITACIONAL	Unifamiliar	Casa habitación para una sola familia	P	P	P	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	
	Unifamiliar mixto	Lote con una casa habitación complementada con comercio	X	X	X	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	
	Plurifamiliar horizontal	Lote con dos o más viviendas distribuidas horizontalmente	P	P	P	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	
	Plurifamiliar horizontal mixto	Lote con dos o más viviendas distribuidas horizontalmente, complementadas con comercio	X	X	X	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	
	Plurifamiliar vertical	Lote con dos o más viviendas distribuidas verticalmente	P	P	P	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	C
	Plurifamiliar vertical mixto	Lote con dos o más viviendas distribuidas verticalmente, complementadas con comercio	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	C	
COMERCIO	Comercio mayorista especializado local	Distribuidoras a nivel local (no implica procesos de transformación, manufactura y envasado)	X	X	X	C	X	P	P	X	X	P	P	X	X	X	P	X	X	P	X	X	X		
	Comercio mayorista especializado regional	Venta de granos, semillas, forrajes, productos alimenticios a granel, distribuidoras especializadas regionales	X	X	X	C	X	X	X	X	P	P	X	X	X	X	P	X	X	P	X	X	X		
	Comercio mayorista no especializado local	Boticas, droguerías, centrales de abasto	X	X	X	X	X	X	C	P	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	X	X	X		
	Comercio mayorista no especializado regional	Tiendas de autoservicio (venta al mayoreo), abarroteras	X	X	X	X	X	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	X	X	
	Comercio minorista especializado local	Ferreterías, vidrierías, electricidad, pinturas, plomería, venta de refacciones, llantas y accesorios de vehículos	X	C	C	C	C	C	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	P	P	C		
		Materiales de construcción, madererías	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	P	X	X		
		Deshuesad ero (yonke) y fierro viejo (depósitos)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	C	P	X	X	C	X	X	X		
		Centro de acopio y procesamiento de chatarra y productos reciclables	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	C	X	X	C	P	X	X	C	X	X	X		
		Papelerías, mercerías, tienda de regalo, boutique, tiendas de artículos computacionales, pastelerías y panaderías, neverías, palettería, zapaterías, perfumerías, joyerías	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	P	
		Farmacias	X	X	X	X	P	C	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	C	
		Taller de reparación de vehículos, lavado y lubricación, alineación y balanceo, laminado, pintura y mofles	X	X	X	X	X	C	C	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	P	C	
	Pollerías, carnicerías, fruterías, pescaderías, cremerías, vinaterías.	X	X	X	X	C	C	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	C		
	Comercio Minorista Especializado Regional	Tiendas departamentales	X	X	X	X	C	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	C	X		
		Venta de vehículos	X	X	X	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	C	X		
	Comercio Minorista No Especializado Local	Abarrotes (sin venta de alcoholes), Tiendas de conveniencia	X	X	X	X	P	C	P	X	X	X	X	X	X	C	X	X	P	P	P	P	P		
		Mercados, tianguis, Tiendas de autoservicio exprés sin venta de alcohol, locales comerciales	X	X	C	C	C	C	P	C	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	C		
		Local comercial	X	X	C	C	C	C	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	P		
		Tiendas de autoservicio exprés con venta de alcohol	X	X	X	X	X	X	P	C	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	P	P	X		
	Comercio Minorista No Especializado Regional	Centro comercial, Plaza comercial	X	X	X	X	X	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	X	X		

VERSIÓN ABREVIADA DEL PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE LOS MOCHIS

P= PERMITIDO C=CONDICIONADOS X= PROHIBIDOS		USOS Y DESTINOS	H1	H2	H3	H4	HSCE	HMI	CU	E	AV	IBI	IMI	IAI	ZCN	ZUR	ZAUR	ZEDEC	SB	VA	VE	VP	VS	
SERVICIOS	Administración Pública	Oficina de gobierno	X	X	X	X	C	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P	X	
		Tribunales o juzgados	X	X	X	X	X	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X
		Sucursales de bancos, casas de cambio, hipotecarias y financieras	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	X
	Administración Privada	Oficinas privadas	C	C	C	C	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	C	
		Servicios de limpieza y mantenimiento de edificios	X	X	X	X	P	P	P	X	X	P	X	X	X	X	X	X	P	P	P	P	P	
		Bodegas de productos perecederos y bodegas de no perecederos de más de 1 000 m2.	X	X	X	X	X	P	X	X	X	P	P	P	X	X	C	X	X	C	X	X	X	
		Bodegas de productos no perecederos de hasta 1 000 m2.	X	X	X	X	X	P	X	X	X	P	P	P	X	C	P	X	X	P	C	X	X	
		Depósitos de gas líquido, combustibles, explosivos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	X	X	C	C	X	X	X	X	X	X	X
		Gasolineras	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	C	C	X	C	P	X	X	P	C	C	X	
		Gaseras (carburación automotriz)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	C	C	X	C	P	X	X	P	C	C	X	
		Rastros, frigoríficos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	C	X	X	C	X	X		
	Deporte Y Recreación	Zoológicos, acuarios, planetarios, observatorios, parques temáticos, pistas de hielo, campos de gotcha, go karts	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	X	X	
	Exhibición	Galerías de arte , museos,	X	X	X	X	P	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P	X	
		Parques para remolques y campismo, cabañas	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
		Equitación, lienzos charros	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	X	C	X	X	X	
		Estadios, Centro de Convenciones	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	P	X	C	C	X	X	
		Canchas deportivas	P	P	P	P	C	P	P	C	X	X	X	X	X	C	P	P	C	P	P			
		Campos de tiro	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
		Pistas deportivas al aire libre, skate park	P	P	P	P	P	P	P	C	X	X	C	X	X	P	P	X	P	P				
		Casinos (Centro Social)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	P	P	X	P	P		
		Boliche, billar, patinaje, juegos de mesa, Juegos electrónicos	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	C	X	
		Senderos, miradores	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	C	X	X	P	X	X	P	P	X	
	Educación Elemental	Guarderías, jardines de niños, escuela para niños atípicos	C	C	C	C	C	C	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P		
	Educación Media	Escuelas primarias, secundarias y secundarias técnicas	C	X	X	X	C	X	C	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	C		
		Academias de danza, belleza, contabilidad, computación, idiomas, arte, música	C	C	C	C	C	X	C	P	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	X	P	C	
	Educación Superior	Preparatorias, institutos técnicos y centros de capacitación, CCH, CONALEP y Vocacionales	X	X	X	X	C	X	C	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	C		
	Instituciones Científicas	Politécnicos y tecnológicos, universidades y escuelas normales	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	X		
		Centros de estudios de posgrado	X	X	X	X	C	X	C	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	P		
	Hospedaje	Centros y laboratorios de investigación	X	X	X	X	X	C	X	P	X	X	P	X	X	X	P	X	X	P	P	C	X	
	Religión	Hoteles y casa de huéspedes	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	P	X	
		Moteles	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	P	X	X	P	X	X	X	
	Agrupaciones	Templos o lugares para culto	C	C	C	C	P	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	P		
		Instalaciones religiosas, seminarios, conventos	C	C	C	C	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P		
Asistencia Social	Cámaras y Asociaciones de empresarios, sindicatos y agrupaciones de trabajadores	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	X			
	Colegios y asociaciones de profesionales; asociaciones, ligas y federaciones deportivas.	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	X			
	Organizaciones políticas, organizaciones civiles	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	P			
Asistencia Social	Orfanatos, casas de cuna, asilos para ancianos y discapacitados, albergues	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P			
	Sociedades anónimas de ayuda mutua, asistencia social para jóvenes y niños, centro de investigación juvenil y familiar	X	X	X	X	X	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P			
Asistencia Social	Comedores para indigentes y/o forasteros	X	X	X	X	X	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P			

VERSIÓN ABREVIADA DEL PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE LOS MOCHIS

P= PERMITIDO C=CONDICIONADOS X= PROHIBIDOS		USOS Y DESTINOS	H1	H2	H3	H4	HSCE	HMI	CU	E	AV	IBI	IMI	IAI	ZCN	ZUR	ZAUR	ZEDEC	SB	VA	VE	VP	VS		
SERVICIOS	Financieros	Bolsa de valores	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P	X		
		Seguros y Fianzas, transacción de bienes raíces, casas de empeño y cambio	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	X	
	Personales	Salones de belleza, peluquerías, Gimnasios, estudios fotográficos, Spa, Sala de masajes	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	P	
		Baños públicos	X	X	X	X	X	C	P	P	X	X	X	X	X	C	P	X	P	P	X	X	X	X	
		Ciber café, lavanderías, tintorerías	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	P	
		Reparación de artículos personales(calzado, ropa, joyas, juguetes, instrumentos musicales)	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	P	
		Servicios de alquiler de artículos personales, mobiliario, electrodomésticos y línea blanca (Sin almacenaje)	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	P	
		Renta de Maquinaria y equipo pesado (agrícola, industrial ó para construcción)	X	X	X	X	X	C	X	X	X	X	X	P	X	X	P	X	X	X	P	P	C	X	
		Agencias de viaje, oficinas de fumigaciones, servicios de almacenaje y mudanza.	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	P	P	X	
	Profesionales	Notarías públicas, despachos y bufetes profesionales, agencias de publicidad.	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	X	
		Laboratorios especializados.	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	P	X	X	X	X	P	X	P	X	P	C	X	
	Técnicos	Taller de reparación de equipo de cómputo, taller mantenimiento y reparación de aparatos eléctricos y electrodomésticos	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P	
		Taller de mantenimiento y reparación de autos, talleres eléctricos automotriz , carpinterías, vulcanizadoras	X	X	C	C	X	P	C	X	X	P	P	X	X	C	P	X	X	P	P	P	P	C	
		Taller de soldadura, herrería residencial	X	X	C	C	X	C	C	X	X	P	P	X	X	X	P	X	X	P	X	P	X	P	C
	De Información	Archivos o centros procesadores de información	X	X	X	X	P	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	P	P	P	P	
		Bibliotecas o hemerotecas	X	X	X	X	P	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	P	
	Alimentos Y Bebidas	Cafés o fondas	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	P	P	P	P	P	P	P	C	
		Comida elaborada sin comedor /con comedor	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	P	P	P	P	P	P	P	C	
		Restaurantes sin bebidas alcohólicas	X	X	X	X	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	P	P	P	P	P	P	P	C	
		Restaurantes con bebidas alcohólicas	X	X	X	X	C	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	P	P	P	P	X	
		Centros de entretenimiento para adultos	X	X	X	X	X	C	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	X	C	C	X
		Discoteca, salones de baile.	X	X	X	X	C	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	C	X	P	P	X	
		Cantinas.	X	X	X	X	C	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	X	P	C	X	
		Cervecerías, expendios.	X	X	X	X	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	X	X	C	C	X		
	Bares, pulquerías y video bares	X	X	X	X	C	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	P	C	X	P	C	X			
	Entretenimiento	Auditorios, teatros, cines, salas de conciertos, cinescas	X	X	X	X	X	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	X	X	
		Centros de convenciones	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	X	X	
		Casinos, salas de apuestas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	X	C	X	X	
		Teatro al aire libre	X	X	X	X	X	P	X	C	X	X	X	C	X	X	P	P	X	X	X	X	X	X	
	Recreación Social	Centros culturales	X	X	X	X	P	X	P	P	C	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	P	P	P	
		Salones para fiestas infantiles	X	X	X	X	C	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P	P	
		Albergas para eventos sociales	X	X	X	X	C	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	P	C	C	P	C	X	X	
		Clubes de golf, clubes campestres sin viviendas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X
		Clubes de golf, clubes campestres con viviendas	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X
	Servicios Funerarios	Clubes sociales, salones para banquetes y bailes	X	X	X	X	C	X	C	X	X	X	X	X	X	X	C	P	X	X	P	C	X		
		Cementerios	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	P	P	X	X	
		Crematorios, mausoleos	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	P	P	X	X	
	Transportes Terrestre	Agencias funerarias de Inhumaciones	X	X	X	X	C	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	
		Terminales de auto transporte foráneo	X	X	X	X	X	X	C	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P	C	X	X	
		Terminales de auto transporte urbano	X	X	X	X	X	P	C	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	P	P	P	X	
		Terminales de carga	X	X	X	X	X	C	X	X	X	P	P	P	X	C	P	X	X	P	X	X	X	X	
		Estacionamientos públicos y sitios de taxis	X	X	X	X	P	P	P	X	X	P	P	P	X	C	P	P	P	P	P	P	P	C	
Encierros, corralones		X	X	X	X	X	P	X	X	X	P	P	P	X	C	P	X	X	P	X	X	X	X		
Renta de vehículos	X	X	X	X	C	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	C	X	X			

VERSIÓN ABREVIADA DEL PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE LOS MOCHIS

P= PERMITIDO C=CONDICIONADOS X= PROHIBIDOS		USOS Y DESTINOS	H1	H2	H3	H4	HSCE	HMI	CU	E	AV	IBI	IMI	IAI	ZCN	ZUR	ZAUR	ZEDEC	SB	VA	VE	VP	VS	
SERVICIOS	Transportes Aéreos	Terminales aéreas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
		Helipuerto	C	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
		Hangares, aeródromos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Comunicaciones	Agencias de correos, telégrafos	X	X	X	X	P	P	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	X
		Centrales telefónicas con servicio al público	X	X	X	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	X
		Centrales telefónicas sin servicio al público	X	X	X	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	P	X
		Estación de radio y televisión con auditorio	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	X	X
	Salud	Estación de radio y televisión sin auditorio	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	P	X	X
		Hospitales de urgencias, General o Centro Médico	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X
		Hospital de especialidades	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	C
		Centro de Salud, clínicas de urgencias, clínicas en general	X	X	X	X	P	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	X
	Asistencia Animal	Consultorios dentales, laboratorios de análisis clínicos, radiografías	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	P	P
		Centro de tratamiento de enfermedades crónicas, rehabilitaciones, enfermedades terminales y discapacidades.	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X
	Defensa	Salones de corte, clínicas, dispensarios, veterinarios y tiendas de animales.	X	X	X	X	P	X	P	P	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	P	P	P
		Centro antirrábicos y hospitales veterinarios, estancias caninas	X	X	X	X	C	X	C	P	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	X	X	P	C
Policía	Instalaciones para el ejército y la fuerza aérea	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	X	X	X	X	X	X	X	
	Garitas y casetas de vigilancia	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	C	P	P	P	P	P	P	P	P	
Bomberos	Encierro de vehículos, Centrales, estaciones de policía	X	X	X	X	X	X	X	P	X	P	X	X	X	X	P	X	X	P	X	X	X	X	
	Estaciones de bomberos	X	X	X	X	P	P	P	P	X	P	P	P	X	C	P	P	P	P	P	P	P	X	
Emergencias	Reclusorios preventivos para sentenciados y reformatorios	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	Puesto de socorro o central de ambulancias	X	X	X	X	P	P	P	P	X	P	P	P	X	X	P	P	P	P	P	P	P	X	
INDUSTRIA	Pesada	Portuaria, ensambladoras de vehículos, empacadoras, enlatadoras, extractoras de aceites y grasas, petroquímicas, procesadoras de alimentos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
		Fábricas de hielo, productos de concreto, pasteurizadoras, fábrica de envases de plásticos, galletas y pastas.	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Ligera	Fábrica de pan, paletterías, pastelerías, tortillerías, molinos de nixtamal, elaboración de productos caseros (alimenticios)	X	X	C	C	X	P	C	X	X	P	X	X	X	X	X	X	P	X	C	C	C	
ESPACIOS LIBRES	Espacios Libres	Plazas, explanadas; jardines, áreas verdes	P	P	P	P	P	X	P	P	P	X	X	X	P	X	X	P	P	X	P	P	P	
		Jardines botánicos, parques urbanos	P	P	P	P	P	X	P	P	P	X	X	X	P	X	X	P	P	X	P	P	X	
INFRAESTRUC-TURA	Servicios E Instalaciones De Infraestructura	Antenas , mástiles, o torres	X	X	X	X	C	C	C	X	X	P	P	P	X	P	P	C	C	P	P	P	X	
		Diques, Pozos, represas, canales de riego o presas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
		Estaciones o Subestaciones	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	X	C	X	X	P	C	X	X	P	C	X
		Tanques de depósito no combustible	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	P	X	X	P	X	X	P	X	X	X	X
		Plantas de fertilizantes orgánicos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X
		Plantas de tratamiento de basura, rellenos sanitarios	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
AGRÍCOLA	Agropecuario	Planta de tratamiento de aguas residuales	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
		Pastizales y cultivos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	
ACUÍFERA	Piscícola	Hortalizas, huertos y viveros	C	C	C	C	C	X	P	P	X	X	P	X	X	P	X	X	X	X	X	P	P	
		Instalaciones para el cultivo, granjas acuícolas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	P	X	X	X	X	X	X
H1	Habitacional Densidad de 100 H/Hs	AV	Área Verde	CONCEPTOS ADICIONALES:																				
H2	Habitacional Densidad de 200 H/Hs	IBI	Industria Bajo Impacto	Local: radio de acción a nivel ciudad																				
H3	Habitacional Densidad de 300 H/Hs	IMI	Industria Mediano Impacto	Regional: radio de acción a nivel municipio y zonas aledañas.																				
H4	Habitacional Densidad de 400 H/Hs	IAI	Industria Alto Impacto	Comercio: compra y venta de bienes																				
HSCE	Habitacional con Servicios y Comercio Especializados	ZCN	Zona de Conservación Natural	Industria: conjunto de procesos y actividades en la que se transforma la materia prima en productos elaborados.																				
HMI	Habitacional Mixto con Industria	ZUR	Zona de Uso Restringido	Servicios: actividades que buscan satisfacer necesidades humanas																				
CU	Centro Urbano	ZEDEC	Zona Especial de Desarrollo Controlado	Condicionado: hace referencia a que se deberán de seguir ciertas obligaciones o lineamientos establecidos por parte de la autoridad correspondiente																				
E	Equipamiento	SB	Subcentro Barrial																					



SIMBOLOGÍA

Zonificación Primaria

- ◆◆◆ Zona de Acción del Plan
- Límite del Centro de Población
- Área Susceptible de Desarrollo
- Área Urbana Actual

Cobertura del suelo urbano	
Porcentaje	Superficie Actual (Ha)
79.60%	3,342
13.90%	588
6.50%	270
2.90%	120
Total	5,328 Ha

Cobertura del suelo urbano				
Pa	Ala	Alca	Alca	Alca
Superficie Actual (Ha)	Superficie Actual (Ha)	Superficie Actual (Ha)	Superficie Actual (Ha)	Superficie Actual (Ha)
5,328	4,439	5,226	11,144	11,144

Proyección del crecimiento urbano				
Año	Población	Superficie Actual de la zona urbana (Ha)	Población proyectada (habitantes)	Superficie proyectada (Ha)
2015	250,275	5,328	250,275	5,328
2020	250,275	5,328	250,275	5,328
2025	250,275	5,328	250,275	5,328

- Área de Conservación
- Área No Urbanizable, Reserva para el desarrollo Industrial a Largo Plazo

- Vialidad de Acceso
- Estructural

General

- ◆ Polos
- ◆ Línea del Centro de Población
- ◆ Infraestructura de Transporte

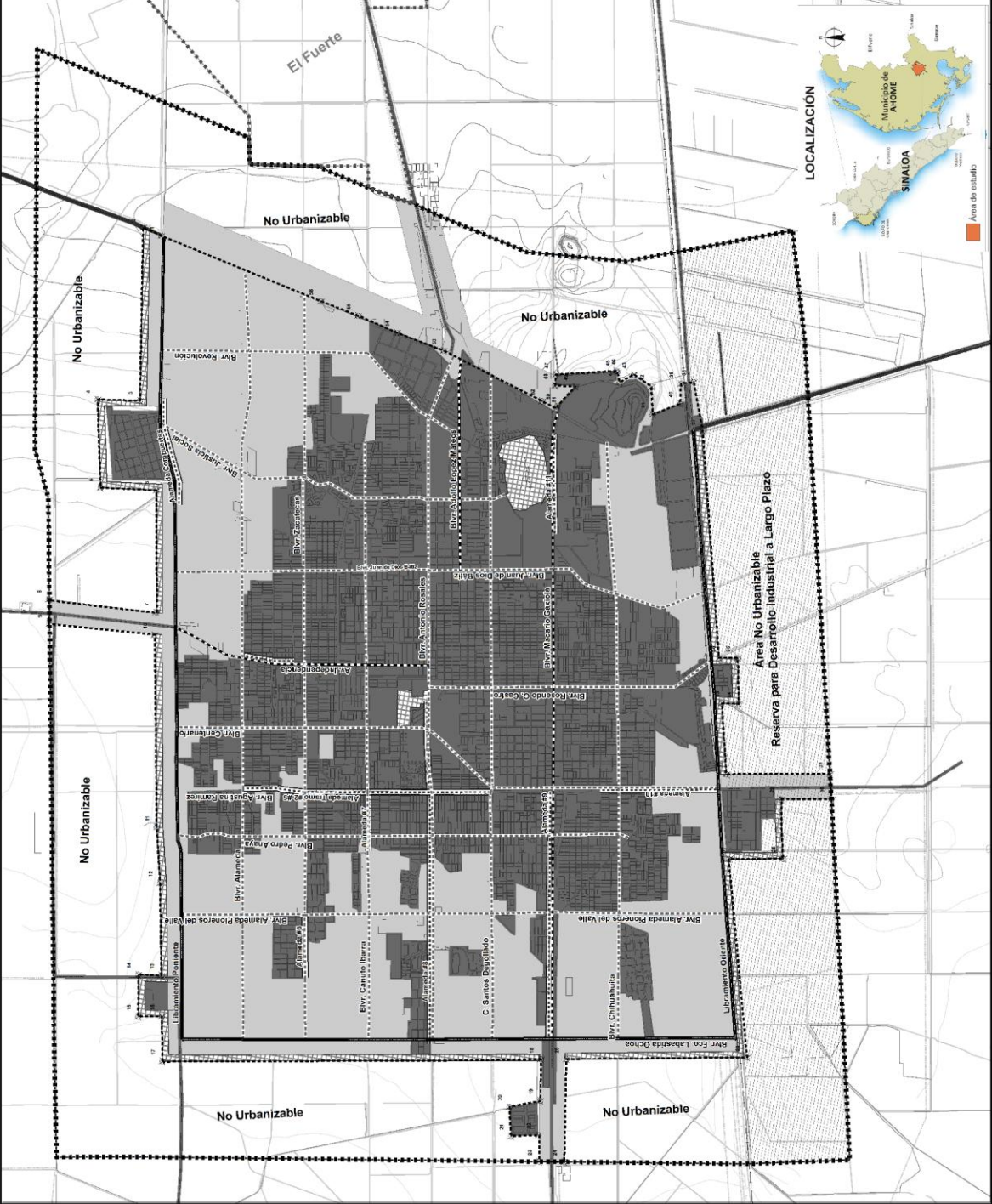
- Curvas de Nivel
- Accesos Principales

- Líneas de Infraestructura
- Acueducto
- Dren
- Línea eléctrica
- Línea telefónica
- Doble combustible

- Canales
- Vías de Ferrocarril
- Puentes Peatonal
- Puentes Vehicular
- Pistas ancha (pavimentada)
- Pistas ancha (terracota)
- Libramiento

- Caminos
- Caminos de tierra
- Caminos de asfalto
- Caminos de concreto
- Terrazas
- Veredas

MAPA E-01 ZONIFICACIÓN PRIMARIA



S I M B O L O G Í A

Zonificación Secundaria Corto Plazo

- (H-1) Habitacional densidad de 100 HHA
- (H-2) Habitacional densidad de 200 HHA
- (H-3) Habitacional densidad de 300 HHA
- (H-4) Habitacional densidad de 400 HHA
- (H-SCE) Habitacional con servicios y comercio especializado
- (HMI) Habitacional Mixto con Industria

CUJ Centro Urbano

- (E) Equipamiento
- (AV) Área verde
- (IB) Industria de Bajo Impacto
- (IM) Industria de Mediano Impacto
- (ZCN) Zona de conservación natural
- (ZUR) Zona de Uso Restringido
- (ZNU) Zona No Urbanizable
- (ZANUR) Zona de Anclamiento Urbano
- (ZEDEC) Zona de Desarrollo Controlado
- Área No Urbanizable, Reserva para el desarrollo industrial a Largo Plazo

Subcentros Barriales

- (RLP) Reserva a Largo Plazo
- (RMP) Reserva a Mediano Plazo

Sistema Vial (*)

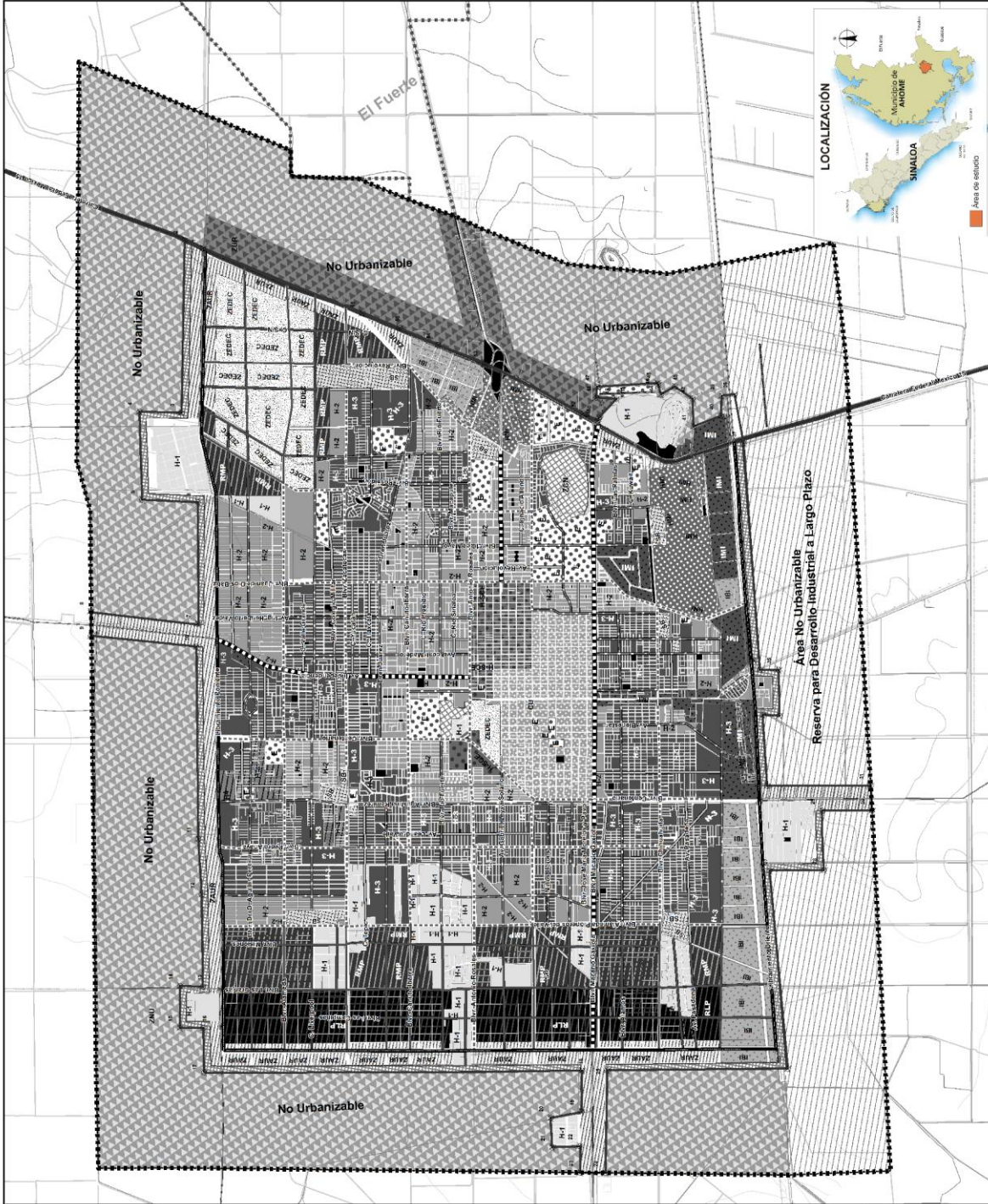
- (VA) Vialidad de Acceso
- (VE) Vialidad Estructural
- (VP) Vialidad Primaria
- (VC) Vialidad Colectora
- (PV) Proyección Vial
- (*) Ver Plano de Sistema Vial Primero y Sistema Vial Secundario.

General

- Zona de acción del plan
- Límite Municipal
- Punto Límite del Centro de Población
- Límite del Centro de Población
- Libramiento

Curvas de Nivel

- 6.00 - 11.00
- 11.01 - 17.00
- 17.01 - 30.00
- 30.01 - 60.00
- 60.01 - 150.00



MAPA E- 02 ZONIFICACIÓN SECUNDARIA A CORTO PLAZO 2020

Escala: 1:50,000
 Fuente: Cálculo de datos geográficos del INEGI, Sistema Geográfico y de Información Catastral, Proyección de Mapa Lambert Conformal Conico GCS, North America, 1983
 Fecha: Enero 2008 (00, Modificación General - 10/08)

