

**El C. LIC. JESÚS BURGOS PINTO**, Presidente Municipal de Guasave, a sus habitantes hace saber:

Que el Honorable Ayuntamiento de Guasave, por conducto de su Secretaría, se ha servido comunicarme para los efectos correspondientes lo siguiente:

Que en Sesión Ordinaria No. 31, celebrada el día doce de febrero del año dos mil nueve, el Honorable Ayuntamiento de Guasave, en ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 115, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 125 fracción II y V inciso a) de la Constitución Política del Estado de Sinaloa; artículo 68, fracción IX, 76 Y 77 de La Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Sinaloa; artículos 3, segundo párrafo, 27 fracción I y 29, fracción I de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Sinaloa, tuvo a bien aprobar el Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Guasave, con base en la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**PRIMERO:** Que es facultad del Honorable Ayuntamiento, dotarse de Reglamentos y disposiciones normativas de observancia general para salvaguardar el interés público, como lo dispone el artículo 115 fracción II, párrafo segundo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y artículo 125, fracción II de la Constitución Política del Estado de Sinaloa.

**SEGUNDA:** Que la Junta Directiva del Instituto Municipal de Planeación de Guasave, el día 09 de febrero del año en curso, aprobó por unanimidad de votos el Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Guasave y lo remite al Honorable Ayuntamiento con las facultades que le confiere el artículo 16, fracción I del Decreto que Crea el Organismo Público Descentralizado del Municipio de Guasave denominado "Instituto Municipal de Planeación de Guasave, Sinaloa.

**TERCERO:** El Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Guasave, es un instrumento legal que sirve de norma de orientación y regula el crecimiento urbano; surge con el objetivo de conciliar una nueva imagen de la Ciudad a futuro, que responda por un lado a las necesidades de modernización en infraestructura y servicios urbanos en apoyo a las inversiones productivas y de empleo; por otro lado, a las expectativas de niveles de vida dignos para una población creciente, cada vez más exigente y participativa, con graves desequilibrios en el empleo y en la distribución del ingreso.

**CUARTO:** El Plan Director Urbano de la Ciudad de Guasave establecer políticas y mecanismos para fortalecer las acciones de fomento en materia urbana, en paralela a los mecanismos de regularización tradicionales derivadas de la zonificación presentando como objetivos generales los siguientes:

- a) Generar el crecimiento armónico de la mancha urbana y sus localidades aledañas, a partir de una visión de fortalecimiento de dichos espacios para su crecimiento futuro.
- b) Contribuir a una buena planeación urbana en términos de traza urbana y establecimiento adecuado de los diferentes usos y destinos que se desarrollan en la ciudad.
- c) Procurar la reserva de áreas no sólo para un destino habitacional, sino en términos de equipamiento de escuelas, hospitales, parques y espacios deportivos. Elementos que permiten generar patrones de desarrollo sustentable del área de estudio.
- d) Regular y controlar el crecimiento urbano, bajo un esquema de equilibrio con las actividades económicas, protección y preservación del ambiente.
- e) Conducir el crecimiento ordenado de la ciudad hacia los espacios más óptimos, atendiendo las demandas de obras, bienes y servicios que requiere la comunidad.
- f) Desarrollar programas de recuperación de espacios públicos que contribuyan y fortalezcan un sentido de comunidad y pertenencia a sus espacios haciendo frente a problemáticas de decadencia urbana y de seguridad.
- g) Dado que las vías de comunicación son un elemento necesario del desarrollo de la ciudad se pretende dar paso través de los estudios correspondientes, a la dotación de vialidades ágiles y modernas que permitan el rápido traslado de sus habitantes, planificando la movilidad, conectividad y accesibilidad que necesita la ciudad, planteando su continuidad a través de estrategias que resuelvan la problemática vial y sus efectos.
- h) Generar alternativas de movilidad, que contribuyen al desarrollo en armonía con el ambiente, bajo un enfoque integral de ciclistas.
- i) Establecer los procedimientos de revisión permanente del presente plan director, a través de la generación de un plan de monitoreo a través de la figura de observatorio urbano.

Para el cumplimiento de lo expuesto, el Honorable Ayuntamiento de Guasave, ha tenido a bien expedir el siguiente:

**DECRETO No. 10**

# PLAN DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE GUASAVE

## CONTENIDO TEMATICO

### 1 INTRODUCCIÓN

- 1.1 Presentación
- 1.2 Objetivos
- 1.3 Área de Estudio
- 1.4 Marco Jurídico

### 2 CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO

- 2.1 Caracterización Área de Estudio

### 3 ESTRATEGIAS

- 3.1 Presentación
- 3.2 Definición de Estrategias
  - 3.2.1 Eje Normativo
  - 3.2.2 Políticas
  - 3.2.3 Acciones e Instrumentos
  - 3.2.4 Gestión de Proyectos
  - 3.2.5 Participación Ciudadana

### 4 POLITICAS URBANAS

- 4.1 Rescate de Áreas Naturales
- 4.2 Restricción del Poliducto en Áreas Vulnerables
- 4.3 Rehabilitación de Espacios Públicos
- 4.4 Manejo Integral de Aguas Pluviales
- 4.5 Movilidad Sustentable
- 4.6 Programa Integral de Vialidad
- 4.7 Ocupación de Vacios Urbanos
- 4.8 Redensificación Urbana
- 4.9 Reforestación Urbana
- 4.10 Cobertura De Servicios Públicos En El Casco Urbano
- 4.11 Plan Centro Urbano
- 4.12 Equipamiento Estratégico

### 5 ACCIONES E INSTRUMENTOS URBANOS

### 6 ANEXO CARTOGRAFICO

### 7 CRÉDITOS

## 1. INTRODUCCIÓN

El plan Director de Desarrollo urbano de la Ciudad de Guasave, es un instrumento legal, técnico y normativo, que permitirá dar orden al futuro crecimiento de la ciudad, donde la importancia del mismo es establecer con claridad y transparencia los usos del suelo permitidos y prohibidos en toda la ciudad y en el área de crecimiento futuro, en las cuales se aplican políticas públicas e instrumentos normativos, que se orientan en la ocupación de las grandes espacios vacios, la consolidación de ciclovías, la creación de reserva territorial; donde señala la densidad permitida y las alturas máximas de las construcciones.

Con este plan director se podrán iniciar la aplicación de políticas a través de acciones claras y transparentes donde las autoridades locales en conjunto con los habitantes de la ciudad, podrán ser los aplicadores de estas y se lleve a

cabo un proceso de planeación integral, elevando en la ciudad la calidad de vida para la población general y vivirla en confort.

### 1.1 Presentación

El crecimiento urbano se da con el aumento espontáneo y desordenado de la población y de los elementos físicos, como son: vivienda, infraestructura urbana y servicios públicos.

Por tanto, el desarrollo urbano no surge espontáneamente, sino que debe ser planeado, con el objetivo de procurar un crecimiento ordenado de los asentamientos humanos y de los centros de población en armonía con el medio ambiente y recursos.

El presente Plan Director es un instrumento rector para el ordenamiento urbano y territorial, que surge ante los pocos resultados de ordenamiento urbano, la falta de continuidad y actualización de planes y proyectos, así como la complejidad de la ciudad y sus actividades.

### 1.2 Objetivos.

- Generar el crecimiento armónico de la mancha urbana y sus localidades aledañas, a partir de una visión de fortalecimiento de dichos espacios para su crecimiento futuro.
- Contribuir a una buena planeación urbana en términos de traza urbana, establecimiento adecuado de comercios, industrias, talleres o anuncios en zonas habitacionales.
- Procurar la reserva de áreas no sólo para un destino habitacional, sino en términos de equipamiento de escuelas, hospitales, parques y espacios deportivos. Elementos que permiten generar patrones de desarrollo sustentable del área de estudio.
- Regular y controlar el crecimiento urbano, bajo un esquema de equilibrio con las actividades económicas, protección y preservación del ambiente.
- Conducir el crecimiento ordenado de la ciudad hacia los espacios más óptimos, atendiendo las demandas de obras, bienes y servicios que requiera la comunidad.
- Desarrollar programas de recuperación de espacios públicos que contribuyan y fortalezcan un sentido de comunidad y pertenencia a sus espacios haciendo frente a problemáticas de decadencia urbana y de seguridad.
- Dado que las vías de comunicación son un elemento necesario del desarrollo de la ciudad se pretende dar paso través de los estudios correspondientes, a la dotación de vialidades ágiles y modernas que permitan el rápido traslado de sus habitantes, planificando la movilidad, conectividad y accesibilidad que necesita la ciudad, planteando su continuidad a través de estrategias que resuelvan la problemática vial y sus efectos.
- Generar alternativas de movilidad, que contribuyan al desarrollo en armonía con el ambiente, bajo un enfoque integral de ciclistas.
- Establecer los procedimientos de revisión permanente del presente plan director, a través de la generación de un plan de monitoreo a través de la figura de observatorio urbano.

**1.3 Área de Estudio** Los límites del área de estudio obedecen a un análisis integrado de pueblos aledaños a la ciudad. Esto con el objetivo de definir políticas integrales que permitan que la ciudad mantenga un crecimiento definido hacia las áreas más óptimas de desarrollo, en un ambiente de interacción con las localidades aledañas, a las cuales se intenta dotar y fortalecer como entidades periféricas, que poseen una dinámica propia al grado de formar parte del cinturón de localidades satélites que interactúan y apoyan a la ciudad.

Ello traerá como resultado, evitar el crecimiento desproporcionado de la base de concreto de la ciudad, así como la integración futura de localidades rurales a la dinámica urbana, anexándose como colonias populares en atraso, en condiciones de desventaja frente a un espacio urbano ya consolidado.

El Área de Estudio está definida por un polígono perimetral a la ciudad de Guasave, la cual se encuentra delimitada:

- Al Norte, por el canal Valle del Fuerte, el cual entronca con el arroyo Ocoroni y sube hasta cortar en una línea imaginaria que bisecta el arroyo y el río Sinaloa en un punto por arriba del poblado el Cuitabón. Sigue los márgenes del río hasta donde se traza una línea perpendicular que alcanza la carretera a Bamoa.
- Al Este, se desplaza por linderos y canales vecinales hasta alcanzar la carretera internacional por la cual se proyecta hasta límites del Burrión, el cual rodea hacia el sur por caminos y canales vecinales, los cuales se dibujan hasta el límite sur.
- Al Sur, persiste por canales vecinales para unirse a la calle 300, donde retoma canales y caminos vecinales y regresa su trayecto e intercepta con el canal 23
- Al Oeste: une el anterior recorrido a lo largo del Canal 23 (Ver plano de área de estudio)

El área de estudio cuenta con una superficie de 12 mil 838 hectáreas. Este polígono contempla la superficie urbana incluyendo la zona industrial, así como 55 poblados que permanecen dentro de los márgenes o límites del área de estudio.

#### **1.4 Marco Jurídico**

Dentro de las estrategias de desarrollo social y sustentable que se tienen para el Estado, la planeación del desarrollo urbano cumple un propósito fundamental, pues permite que el desarrollo de las ciudades se dé dentro de un marco de orden, jerarquía y equilibrio que asegura un crecimiento sano en todos los sentidos protegiendo el medio ambiente y los recursos naturales.

Es en este contexto que se elabora el Plan Director de Desarrollo Urbano de la ciudad de Guasave a través de una consulta y participación ciudadana en todo el proceso, lo que asegura la corresponsabilidad de todos los mecanismos de operación del mismo.

Para lograr este trabajo se integró un equipo con Gobierno del Estado, el Instituto Municipal de Planeación, el Ayuntamiento de Guasave, el Consejo Municipal de Desarrollo Urbano y organismos ciudadanos.

El presente, una vez publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado, viene a derogar al actual Plan Director vigente desde el 16 de septiembre de 1991.

El sustento jurídico de la Planeación en México emana de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con la reforma a los Artículos 27, 73 y 115.

- En el Artículo 27 se señala que: “la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originalmente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada, las modalidades que dicte el interés público...en consecuencia, se dictarán las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población...”
- El Artículo 73, fue adicionado, según decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación, de fechas 28 de diciembre de 1982 y 3 de febrero de 1983; estas adecuaciones, facultaron al Congreso de la Unión para expedir las leyes que establecieron la concurrencia del gobierno Federal, Estatal y de los Municipios en el ámbito de sus respectivas competencias en materia de asentamientos humanos.
- El Artículo 115, fue reformado y adicionado mediante el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 3 de febrero de 1983, en donde se faculta a los Municipios a: formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, participar en la creación y administración de sus reservas territoriales, y a su vez controlar y vigilar la utilización del suelo en sus jurisdicciones territoriales; para tal efecto expedirá los reglamentos y disposiciones administrativas que fuesen necesarias.

A partir de las reformas y adiciones a los artículos de la Constitución y en particular las del Artículo 73, del 6 de febrero de 1976, se expide la Ley General de Asentamientos Humanos, cuya última reforma fue publicada el día 21 de julio de 1993. Esta Ley, en congruencia con el Art. 115 Constitucional, señala que el municipio es el facultado para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal. De igual forma, otorga facultades a la federación a través de la Secretaría de Desarrollo Social, para intervenir en funciones de accesoria a los municipios y a las entidades federativas en la elaboración de los respectivos planes o programas y en la capacitación técnica del personal para la ejecución de los mismos.

El deterioro de los ecosistemas tanto urbanos como naturales, obliga a la planeación poner mayor atención a la normatividad en este rubro. Es así como surge la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1988, y modificada en 1996, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de diciembre de 1996, el cual en su artículo 6, menciona: "compete a las entidades federativas y municipios, en el ámbito de sus circunstancias territoriales y conforme a la distribución que se establezca en las leyes locales".

- "Fracción X.- El ordenamiento ecológico local, particularmente en los asentamientos humanos, a través de los programas de desarrollo urbano y demás instrumentos regulados en esta ley, en la Ley General de Asentamientos Humanos y en las disposiciones locales."
- "Fracción XIII.- La preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección ambiental en los centros de población en relación con los efectos derivados de los servicios de alcantarillado, limpia, mercados y centrales de abasto, panteones, rastros, tránsito y transporte local".
- Dentro de los instrumentos de la política ecológica, establecidos en el Artículo 23, se define a la regulación ecológica de los asentamientos humanos como: "El conjunto de normas, disposiciones y medidas de desarrollo urbano y vivienda para mantener, mejorar o restaurar el equilibrio ecológico de las comunidades con los elementos naturales y asegurar el mejoramiento de la calidad de vida de la población, que lleven a cabo el gobierno federal, las entidades federativas y los municipios."

En el ámbito estatal, existe la Ley de desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, la cual reglamenta la planeación, administración, fomento y control del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población en el Estado de Sinaloa, así mismo, establece las normas para la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población. Ésta Ley establece en él:

- Art. 52.- El Programa de Desarrollo Urbano de Centros de Población, tiene por objeto establecer una estrategia de desarrollo que promueva patrones equilibrados de ocupación y aprovechamiento del territorio en un centro poblado, mediante la adecuada articulación funcional de las políticas sectoriales;
- Art. 53.- El Programa de Desarrollo Urbano de centros de Población, tendrá como instrumentos los planes y programas siguientes:
  - I. Plan Director de Desarrollo Urbano; y,
  - II. Plan Parcial de Desarrollo Urbano.
- Art. 54.- El Plan Director de Desarrollo Urbano, integra el conjunto de políticas, lineamientos, estrategias, reglas técnicas y disposiciones, establecidas en el Programa Estatal de desarrollo Urbano referidas a un centro de población determinado, tendientes a promover el desarrollo racional y equilibrado de su territorio;
- Art. 57.- Son acciones de los Planes Directores de Desarrollo Urbano las siguientes:
  - I. El Ordenamiento Territorial del centro de Población;
  - II. El establecimiento del uso del suelo, de la estructura urbana, de la inversión urbana, del mejoramiento del ambiente y conservación del patrimonio cultural del centro de población;
  - III. La coordinación de los gobiernos Federal, Estatal y Municipal para la ejecución de los Programas de inversión urbana;

- IV. La concertación con los distintos grupos que integran la comunidad;
- V. La regulación del crecimiento del Centro de Población; y,
- VI. En general, todas aquellas acciones que permitan promover los objetivos de estos planes y programas.

## 2. CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO

### 2.1 Caracterización Área de Estudio

En esta área predomina un uso de suelo agrícola, sobre el que se ejerce una fuerte presión de urbanización que se refleja en los asentamientos o manchas urbanas en la zona. Por otro lado, persisten sobre este espacio, terrenos salitrosos no aptos para la agricultura, pero que se han utilizado para la construcción y asentamientos, que en la ciudad se reflejan en su zona Sur, y Norte. Así mismo, se manifiestan espacios de vegetación riparia en las riberas de los ríos, los cuales representan las zonas de vegetación y esparcimiento para la ciudad.

Los límites de la zona de estudio obedecen a un análisis integrado de la mancha urbana y 55 localidades aledañas, con las cuales se manifiestan patrones de interacción y dinamismo, así como una fuerte presión que en los años posteriores ejercerán, dado el desarrollo de proyectos expansivos en el área de estudio.

Como toda ciudad inserta en un sistema urbano en dinamismo y crecimiento, Guasave y los espacios aledaños se enfrentan a problemáticas de distribución de población. Analizando el arreglo poblacional de la ciudad y sus 55 asentamientos orbitantes, se epitomiza un ambiente espacial de incertidumbre, sobre la dinámica real que ejercen estos poblados, donde su participación puede fungir en dos frentes, por un lado manteniendo su desarrollo en continuidad al sistema urbano existente de la ciudad, lo cual nos lleva a la concepción de un proceso de integración temprana o futura, mientras que por el otro, se manifiestan como localidades en crecimiento y desarrollo propio, disgregadas en el ambiente, con problemáticas internas propias y sin ningún tinte de integración temprana a la ciudad.

Este fenómeno es producto de la tendencia de crecimiento de las periferias; proceso progresivo de ocupación territorial, con asentamientos dispersos de poca construcción, producto de una reestructuración de los espacios, aumento en las tasa poblacionales experimentadas, crecimiento demográfico, movilidad rural-urbana, concentración de infraestructura de servicios, equipamiento en las ciudades, habitabilidad cambiante, ciudades rebasadas por la demanda de espacios (saturación de espacios), provocando la expansión en las zonas periféricas.

Estos se van configurando como anillos o contornos intermedios que con el tiempo se densifican y desplazan aún más a costa de la transformación de terrenos agrícolas, incluso de áreas de conservación ecológica. Zonas periféricas que han carecido en nuestro país y entidad de control y orientación, generando problemáticas de vivienda, condiciones de crisis crónicas de transportes, tratamiento de aguas, ambientales; entre las que destacan la pérdida de recursos naturales y paisajes.

## 3. ESTRATEGIAS

### 3.1 Presentación

Insertos en un ambiente mundial en constante evolución y competitividad por las inversiones y flujos de capital, las naciones han delegado sus capacidades de acción a esferas más pequeñas como las regiones y ciudades, convirtiéndolas en los laboratorios en los cuales convergen los procesos urbanos, económicos, sociales hasta crear los modelos propios de desarrollo por ciudad, bajo un nuevo pensamiento global y líneas de actuación local.

Las ciudades se manifiestan así, dominadas por el crecimiento urbano con su naturaleza dinámica de expansión desordenada de la población y con ella el equipamiento de infraestructura y servicios; enfrentando grandes retos hacia la generación de desarrollo urbano sustentable capaz de orientar y controlar el crecimiento físico de las mismas, a través de la optimización de los espacios, identificación y control de reservas territoriales, definición de acciones y programas prioritarios en infraestructura, distribución equitativa de equipamiento y servicios, atención al medio ambiente, consolidación material para el desarrollo vial, económico y de transportes entre otros.

Sin embargo, y pese a la identificación de los grandes retos urbanos que muchas de nuestras ciudades epitomizan, la tradición nacional nos revela, que tanto en nuestro país como la entidad han prevalecido ciudades rebasadas por las dinámicas sociales, incapaces de poner en práctica los proyectos y líneas de acción urbanas definidas en los planes y programas urbanos. La aplicación y el seguimiento se han deslindado de los objetivos claves del gobierno en turno, terminado su proceso de planeación con la elaboración de documentos rectores de planeación e incluso en la no cristalización de los mismos.

Ante este panorama, el plan director contendrá una visión integral, en la que se intenta por un lado, definir las estrategias generales para la ciudad, acompañadas de acciones y programas prioritarios necesarios para consecución del proceso de planeación; así mismo, se definirán las bases para la etapa de implementación y seguimiento del proyecto.

### **3.2 Definición de Estrategias**

La planeación estratégica de desarrollo urbano de la ciudad de Guasave hacia el año 2030, se basa en 5 líneas:

1. EJE NORMATIVO.
2. POLITICAS.
3. ACCIONES E INSTRUMENTOS.
4. GESTION DE PROYECTOS FINANCIEROS Y CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL.
5. PARTICIPACION CIUDADANA.

#### **3.2.1 Eje normativo**

Guasave, al igual que un sin número de ciudades con sus mismas características, manifiesta grandes retos y oportunidades que hacen indispensable la revalorización de su territorio bajo un concepto estructural de planeación.

#### **Usos del suelo**

##### **Zonificación primaria**

Representa el primer nivel de división operativa del territorio, en el que se establecen las orientaciones más generales de ordenación, uso y gestión territorial, así como las áreas que integran y delimitan un centro de población, su estructura urbana definida, que comprende el Suelo Urbano (Mancha Urbana), Áreas Susceptibles de Plan Parcial, Áreas Verdes, Espacios de Amortiguamiento, Zonas de Conservación y Asentamientos Rurales.

##### **Suelo Urbano (Manchas Urbanas)**

Éste se entiende como la superficie efectivamente ocupada por edificaciones y población de la ciudad, comprendiendo los usos habitacionales (58 colonias), comercio, servicios, industria, espacios libres, infraestructura y equipamiento. La mancha urbana actual tiene un área de 1,743.00 hectáreas con una densidad promedio de 40 hab./ha.

En el contexto de la ciudad de Guasave, ésta fue definida por los límites actuales de la ciudad; al Norte por el Arroyo Ocoroni, al Este: Río Sinaloa, al Oeste por el canal 27 y al Sur: hasta donde se expanden las viviendas existentes. Esta área acoge así mismo, a los poblados actualmente conectados a la ciudad, dada la prolongación física actual.

##### **Asentamientos Rurales**

Proporciones de territorio o asentamientos tradicionales que poseen características rurales y valores agrícolas legalmente constituidos y consolidados en suelo no urbanizable, que dadas sus características exigen un tratamiento de su desarrollo distinto del propio suelo urbanizable.

Este se compone en el área de estudio analizada por los asentamientos como; Ladrilleras de Ocoro, Caimanero, San José de Guayparime, San Fernandito, Las Compuertas, Chuparrosa, Agua Escondida, Los Guayacanes, Campo

Borquez, Palos Dulces, Campo Crucero (Campo Díaz), Campo Agrícola Yori, Chorohui, San Gabriel, El Dorado Número 1, La Guamuchilera, San Pedro Paredes, San Pedro Guasave, Guasavito, Jesús María, Ranchito de Caimanero y Las Crucecitas.

### **Áreas Susceptibles de Plan Parcial**

Constituyen las áreas y suelo suburbano potencialmente urbanizable que en el Plan se señalan; pudiéndose ejercer sobre las mismas un proceso urbanizador de corto, mediano y largo plazo, para convertirlas en territorio urbano, quedando sometidas, en todos los casos, a condiciones previas de desarrollo, garantías y prestaciones públicas que justifiquen dicho proceso urbanizable.

Este tipo de suelo se integra por aquellas áreas en condiciones topográficas y de ubicación para una posible integración urbana y capacidad para albergar asentamientos humanos y otros destinos compatibles, bajo un marco de instalaciones e infraestructura mínima necesaria para su desarrollo y un esquema de regulación de instrumentos de gestión, sin que representen una carga excesiva de gasto para el ayuntamiento, en términos de infraestructura y servicios.

### **Espacios de Amortiguamiento**

Son aquellas zonas adyacentes a la mancha urbana, que por su naturaleza y ubicación requieren de un tratamiento especial para garantizar la preservación de las áreas de conservación contiguas a la misma. Las actividades que se realicen en las zonas de amortiguamiento no deben poner en riesgo el cumplimiento de los fines de las zonas de conservación.

Estas zonas funcionan como espacios de aislamiento y contención de las actividades urbanas hacia áreas con giros no urbanizables, a través de la dotación de estos con permisos de equipamientos especiales.

Este uso se localiza en los márgenes fronterizos de la zona urbana, principalmente al oeste de la misma en una concentración de 40.9367 hectáreas establecidas en el borde del canal 27. Esta área fue definida, dadas las presiones poblacionales que se visualizan a una zona de alta productividad agrícola y donde se intenta detener el crecimiento urbano.

La zona sur y suroeste suma en conjunto 49.8674 hectáreas, mismas que se ubican contiguas a la calle 100 y en los límites al poblado San Pedro Guasave (El Ranchito), cuya función será contener la suburbanización de áreas no preparadas y aptas para el crecimiento, cuyo anexo a la ciudad, generan la desarticulación urbana, a través de asentamientos y trazas irregulares de corte rural y bajo condiciones socioeconómicas de un perfil bajo.

Así mismo, en la zona Norte de la ciudad, se define una franja de amortiguamiento que permita contener el crecimiento desproporcionado y sin control en la región intermedia de ladrilleras y la ciudad de Guasave. Permitiendo definir la integridad de la localidad y contener la mezcla de usos.

### **Zonas de Conservación**

Es un área orientada a la conservación paisajística y organizacional. Áreas que intentan no ser rebasados por los impulsos de la urbanización, podemos señalarlos como terrenos no urbanizables, en donde se intenta conservar el carácter rural que se mantiene en el mismo, en armonía con las posibilidades de equipamiento y servicios. Naturalmente éstas funcionan como contención a la expansión de la mancha de centro de la ciudad hacia zonas de tinte rural, con alto valor agrícola.

Éste representa el uso ponderante en el área de estudio con 10,629.9138, al englobar gran parte de los pequeños asentamientos aislados orbitantes a la ciudad.

### **Áreas Verdes**

Estas áreas se definen como “toda superficie cubierta de vegetación, natural o inducida”. Formando parte el arboleado urbano, parques, camellones, a través de los cuales se mide la calidad de vida en el mundo. Constituyen los pulmones de las ciudades, funcionan como agentes descontaminantes y oxigenadores atmosféricos.



Guasave al igual que las ciudades de sus dimensiones de nuestro país, confronta cada día una mayor amenaza ambiental, derivada de sus intensas actividades económicas, sociales y políticas y su déficit en áreas verdes. Ante esta situación, es cada vez más urgente determinar espacios verdes que amortigüen este deterioro, en aras de la sustentabilidad de la ciudad y el mejoramiento de la calidad de vida sus habitantes.

La estrategia señala; la conservación, promoción e implementación de áreas verdes urbanas, como espacios indispensables para el ambiente urbano, la captación de agua pluvial hacia los mantos acuíferos, la generación de oxígeno; la disminución de los niveles de contaminantes en el aire, el amortiguamiento de los niveles de ruido; la disminución de la erosión del suelo; además de representar sitios de refugio, protección y alimentación de fauna silvestre; entre los más importantes. (Secretaría de Medio Ambiente, 2007).

Su distribución en la mancha urbana, las ubica en las riberas del río Sinaloa y sus 50 metros contiguos.

### **Planteamiento**

La ciudad de Guasave como se esbozó anteriormente se ha constituido siguiendo un crecimiento anárquico, dominado en su zona poniente por asentamientos accidentados de baja intensidad; en su franja sur; por el establecimiento en zonas de alto riesgo de inundación, sumado a un ambiente de presiones naturales hacia la zona de alta productividad agrícola del oeste, área industrial, así como las fuertes presiones de continuidad urbana sobre los poblados; Callejones de Guasavito, Ladrilleras de Ocoro, San Pedro Guasave entre los más importantes, factores que han retrasado el desarrollo urbano vinculado al bienestar social.

Ante estos retos, la zonificación primaria intenta definir una estructura de funcionamiento integral, en el que se haga frente a las presiones sufridas por el crecimiento poblacional silencioso, evitar la ocupación y urbanización en áreas con valor agropecuario, ecológico, áreas con riesgos naturales, derechos de vía de redes de infraestructura troncal, así como de todas aquellas zonas que por interés público o por imposibilidad de proporcionarles servicios adecuadamente sea necesario preservar en su estado natural. Orientando y definiendo la expansión urbana a aquellos espacios más factibles, a través de la implementación de políticas de sanción, vigilancia, seguimiento y denuncia del comportamiento en los usos y establecimientos poblacionales.

Así mismo y con el objeto de reducir la vulnerabilidad de aquellos asentamientos humanos expuestos a fenómenos hidrometeorológicos de inundación, los cuales en la ciudad han alcanzado niveles alarmantes que han afectado a la mancha urbana en su totalidad. La zonificación primaria identifica estas zonas urbanas en riesgo leve, moderado y severo a inundación, definiendo estos polígonos, como zonas especiales de crecimiento controlado, que necesitan de un análisis más detallado de su situación urbana y que se manifiestan bajo usos condicionados a obras de protección y reencauzamiento del río.

El objetivo es mantener y proporcionar espacios factibles para el asentamiento urbano y crecimiento natural de la ciudad y a su vez definir un nuevo paradigma de planificación, que proporcione las condiciones territoriales para el fortalecimiento y crecimiento de los poblados orbitantes existentes, bajo la figura de un sistema rural, en el que se definen usos y estrategias de equipamiento conjuntas independientes de la ciudad, posibilitando la implementación y desarrollo de obras habitacionales de interés social en éstos nuevos centros rurales y el desarrollo endógeno en éstas áreas.

### **Zonificación Secundaria**

Dado que las ciudades son los núcleos de concentración social y urbana en el que las personas tienen el derecho a vivir, trabajar y disfrutar, sobre ésta se ejercen y coexisten actividades diferenciadas en los predios particulares, propiciando en ausencia y seguimiento gubernamental estos no se ejerzan en orden y control, sino bajo una mezcla indiscriminada e interminable de usos de suelo.

La zonificación tanto primaria como secundaria funge como dispositivo que ordena los elementos y actividades urbanas por sectores parciales o zonas, en función de sus características homogéneas para lograr mayor eficacia en su utilización, evitando interferencias entre las actividades atendiendo a las preferencias y el bienestar del a población.

La zonificación se manifiesta en la reglamentación, dentro de los programas, de los usos del suelo, y en los planos de zonificación donde se delimitan y especifican los diversos usos que garantizan el orden en cualquier localidad establecida.

Mientras que la zonificación primaria ordena el centro de población en áreas urbanizables (susceptibles de desarrollo) y de preservación natural (conservación); la zonificación secundaria establece los usos y destinos del suelo predominantes que se instituyen en los planes urbanos, bajo una magnitud, proporción e intensidad a escala baja en incompatibilidad, cuyo objetivo se manifiesta en la necesidad de garantizar usos y actividades en espacios compatibles que eviten la generación de amenazas o externalidades negativas para los asentamientos humanos.

Con el objetivo de implementar una zonificación secundaria que provea del aprovechamiento de áreas de baja densidad que en la ciudad se presentan, se propone la implementación de una política de redensificación, estableciendo la mezcla de actividades.

Este nivel de zonificación define las zonas, usos y destinos del suelo, las cuales se han clasificado de acuerdo con la predominancia de las actividades que se podrán desarrollar en cada zona: zonas con uso habitacional, corredores urbanos, centro urbano, centro industrial, así como los diferentes equipamientos, a los cuales se pretende darles seguimiento, a través de la consolidación de los recursos técnicos de la digitalización de la planeación urbana, definición de usos y otorgación de permisos para la urbanización, con el objeto de responder con mayor rapidez y efectividad a las tareas de administración, control, evaluación y actualización permanente.

#### **Tabla de compatibilidad de usos del suelo**

Clasifica el territorio del centro de población en zonas, para determinar los aprovechamientos predominantes en cada una de ellas y definir los destinos, usos y reservas, así como para señalar normas técnicas de planificación urbana a los predios y construcciones en ellas ubicadas. *(Consultar Tabla en anexo Tabla de Zonificación, densidad y usos del suelo)*

#### **Estrategia Vial y Transportes**

El acelerado proceso de urbanización mundial, se ha manifestado en nuestro país y sus principales ciudades, originando no sólo un rápido flujo población, sino grandes retos y problemáticas urbanas en materia de equipamiento, servicios sociales, dotación de infraestructura urbana, educación, movilidad entre otros.

La movilidad urbana es pieza fundamental de la expansión de las ciudades, ya que satisface las necesidades de traslado de la población, se vincula a la utilización y aprovechamiento de los espacios, convirtiéndola en casos exitosos, en elemento que genera cohesión social, competitividad, orden territorial, eficiencia económica, calidad de vida, sin embargo, cuando las problemáticas rebasan este sector, bajo la figura de la saturación, embotellamientos viales, aumento en el tiempo de recorridos y desplazamientos, dificultando el acceso a los espacios laborales, áreas de educación, espacios de compras y lugares de salud y esparcimiento contribuyen al fenómeno contrario de deterioro de la calidad de vida.

Las condiciones de ciudades medias de la entidad ponen de manifiesto en materia vial, tendencias hacia la saturación del espacio y problemáticas para acoger y darle solución a los retos que la motorización genera. El desafío para el gobierno, institutos y organismos encargados de darle solución a estas problemáticas, es la capacidad de los mismos para generar marcos de estudio y análisis integrados, donde se acojan la diversidad de variables que inciden y se manifiestan en éstos fenómenos, con el objeto de crear soluciones sistémicas.

La ciudad de Guasave como ciudad media de la entidad ubicada entre las 5 ciudades más importantes de Sinaloa, enfrenta un ascenso importante hacia su consolidación y expansión, factor que conlleva al congestionamiento y caos vial, si sobre la misma domina la carencia de condiciones para su sustentabilidad.

Las aspiraciones de toda ciudad y en este caso de Guasave de convertirse en un polo de sinergias productivas capaz de hacerle frente a estas tendencias de desorden urbano y vial se ven fortalecidas; en la medida que las cuestiones de infraestructura y desarrollo vial se mantengan entrelazadas y se deriven de una estrategia integral planteadas en el presente plan director; en la medida que se considere al transporte como ordenador de la ciudad y asuma esta importancia, creándose sistemas de transporte eficiente y de altura, que brinde fluidez al movimiento poblacional, así como una nueva redefinición del uso tradicional y ordenamiento en el tráfico y circulación de vehículos en la ciudad, a través de la modernización de los sistemas de transporte actuales, que proporcione calidad, eficiencia, accesibilidad en armonía con el medio ambiente, la promoción del usos de sistemas de transportes alternativos que desplacen en ciertos trayectos al automóvil.

Estas tendencias y las nuevas preocupaciones globales sobre los grandes congestionamientos, los niveles altos de contaminación que enfrentan las ciudades, nos permiten delinear estrategias a largo plazo encaminadas hacerle frente a estos factores negativos que el crecimiento de las ciudades nos genera. Un sistema vial integrado y de calidad brindará a la ciudad de Guasave la capacidad de no ser tragada por las fuerzas del automovilismo.

Entre las estrategias de planeamiento sensible al problema de transporte se incluyen: los tejidos urbanos compactos con variadas mezclas de usos (de modo que los lugares donde uno vive, trabaja, aprende y se divierte estén situados a distancias cómodas para el desplazamiento a pie o en bicicleta); densidades suficientemente altas para justificar sistemas de transporte público.

### **Descripción de Estrategias Viales**

La estrategia en material vial se compone de dos circuitos viales; interior y exterior, un libramiento, propuesta de vialidades alternas –ciclovías- y finalmente vialidades malecón.

#### **➤ Circuito Vial Exterior**

Con el objeto de crear vialidades rápidas que funjan como elementos de apoyo al transporte público existente, se propone la creación de este circuito. El concepto se deriva del interés por generar sistemas de transporte de altura, en el que persistan sistemas de movilidad con estaciones multimodales, que permitan el movimiento de personas de forma global, creando puntos de conexión entre los circuitos de transporte rápido, multimodal y los camiones de tipo tradicional, ello permitirá crear una red de movilidad activa y eficiente que unirá a los puntos más distantes de los suburbios al centro de la ciudad, generándose una movilidad eficiente, donde la sociedad en general verá reducido el tiempo que gasta en desplazamiento.

Este sistema vial abraza a la ciudad en forma de herradura desarrollándose paralelo a la periferia urbana, constando de 6 carriles con ciclovías y un camellón central con ancho variable para incorporar retornos en el sistema y pueda funcionar como una vialidad de alta velocidad y que posea la posibilidad de instrumentar a futuro una política donde un carril de esta vialidad sea para uso de transporte público exclusivamente y atienda foros de movilidad importantes, cabe destacar que este sistema se cierra en un circuito, auxiliado por un tramo en las vialidades del camellón que acogerán todo el aforo móvil, exceptuando al transporte público que en este segmento se apoyara en vialidades urbanas del tejido vial existente completando así el funcionamiento integro del sistema vial.

Vialidades que lo componen:

Calle paralela al canal 27

Calle 100

Boulevard José Antonio Rubio García

Prolongación del Boulevard Central

Calle José María Rayón

Calle Josefa Ortiz de Domínguez

Camino a la Florida

Camino a Los Ángeles

#### **➤ Circuito Vial Interior**

La creación de un circuito vial interior, se inserta en un contexto actual donde las deseconomías; factores negativos producto de las fuerzas de aglomeración, dominan el ambiente de la ciudad y se evidencian en los niveles de congestionamiento, desorden urbano entre otros. El circuito interior pretende agilizar la circulación, mediante la remoción del carril de estacionamiento, permitiendo el uso de este espacio para la circulación rápida del transporte público, con paradas establecidas y controladas.

Este cinturón vial de forma natural formula un circuito al interior de la ciudad, conformado por distintas calles que se concatenan con características similares como el ancho de arroyo y camellones.

Vialidades que lo componen:

Boulevard 20 de Noviembre

Boulevard Juan S. Millán

Boulevard Luis Donald Colosio

Boulevard Pedro Infante Cruz

Boulevard Alfonso G. Calderón

Boulevard Lic. Benito Juárez

#### ➤ **Libramiento Sur**

Este tiene como objetivo romper con el orden tradicional de la ciudad, donde la carretera internacional bisecta a la misma, creando dos realidades socio-urbanas truncadas. Los flujos vehiculares señalan que alrededor de 10,000 vehículos en promedio diario transitan esta carretera, de las cuales una mayoría no tienen a Guasave como destino final.

Estos flujos diarios crean externalidades negativas para los habitantes de la ciudad, al volver un cruce peligroso y elemento de riesgo para accidentes de los habitantes mismos. Las deseconomías generadas se manifiestan en términos de imagen urbana, donde la ciudad se manifiesta afectada por el ruido, la contaminación que estos automóviles arrojan, la percepción de peligro y desconexión entre ambos lados de la ciudad.

El objetivo del libramiento es convertir la carretera, en una nueva calle urbana de la ciudad, al desvincular los flujos pesados por la misma y arrojarlos a los nuevos límites de libramiento expresados en el mapa de Libramiento.

Este libramiento incluirá una mezcla de velocidades importantes, que compensaran el nuevo trayecto generado, agilizando los flujos y distribución vial, fuera de la zona urbana de Guasave, contribuyendo a la armonía y disfrute integral de la ciudad, bajo un patrón de unidad en beneficio de los guasavenses.

#### ➤ **Vialidades Malecón**

Las características naturales y ubicación de la ciudad de Guasave junto al Río Sinaloa y su colindancia con el arroyo Ocoroni han convertido a la ciudad en una localidad altamente vulnerable a los vaivenes naturales. Las problemáticas por inundación representan la principal amenaza que sobre la ciudad se ha ejercido, alcanzando en periodos de 8 a 10 años, los niveles más altos en los índices de agua sobre la ciudad. Ante estos hechos, se propone los trabajos necesarios para habilitar una obra de protección en el río Sinaloa, a través de la implementación de un malecón que funja como muro de contención, disminuyendo el cauce del mismo. Esta obra generará a su vez, el aprovechamiento para una mayor utilización de las riberas de los ríos, como espacios de recreación, de valor paisajístico y disfrute para la ciudadanía en general.

Esta obra, contempla el desarrollo de vialidades paralelas al río en el segmento del camellón que poseen capacidad para 6 carriles, ciclovías y un camellón central con ancho variable para incorporar estacionamiento, además de una faja de carácter peatonal que sirve como plataforma de visualización paisajística, cabe mencionar que este tramo está diseñado para acoger el flujo vial del circuito exterior y completar así el recorrido cíclico.

Vialidades que lo componen:

Ambos márgenes del Río Sinaloa, truncando abajo con la calle Dr. De la Torre y arriba con el callejón entre manzana Núm. 66 y 68 del cuartel 3.

#### ➤ **Propuesta Vial de Ciclovías**

Dado que el tráfico motorizado es una fuente actual de problemas económicos, sociales y medioambientales, el valor de la bicicleta como medio de transporte sostenible ha ascendido considerablemente e impulsado su uso para fomentar el cambio del transporte motorizado a la bicicleta y reducir el número de accidentes por kilómetro recorrido en bicicleta.

En la ciudad de Guasave, la utilización de bicicletas como el medio de transporte para acceder al trabajo, realizar trayectos para compras se manifiesta en niveles importantes, dado el arreglo poblacional de la ciudad como el núcleo o epicentro jerárquico que ejerce y proporciona grandes atractivos de equipamiento, servicios para los poblados orbitantes a la ciudad.

Tras un conteo realizado del 17 al 23 de septiembre, en dos periodos de tiempo importante (6:30am-10:30am/ 14:30pm-19:30pm). Se concluyo que la utilización de este medio de transporte, es de gran importancia para residentes de la ciudad en menor medida, sin embargo, de mayor importancia para los habitantes de los poblados orbitantes que trabajan en la ciudad o que acceden a la misma a realizar funciones de compra o usuarios de la ciudad con un flujo de bicicletas de 3,632, en promedio por semana.

<b>Accesos Principales de Estudio</b>		<b>Total por Semana</b>
1.-	BOULEVARD LUIS DONALDO COLOSIO MURRIETA	5,725
2.-	BOULEVARD MILLAN Y BOUL. MIGUEL LEYSON	1,923
3.-	PUENTE VADO, CALLEJONES DE GUASAVITO	2,872
4.-	BOULEVARD JUAN DE DIOS BATIZ, SALIDA A LAS GLORIAS	3,736
5.-	BOULEVARD ALFONSO G. CALDERON EN RASTRO.	3,908

Cabe mencionar que para el desarrollo y aplicación de una obra de esta propuesta, es necesaria la elaboración de un estudio de trafico no motorizado más extenso y detallado.

Se proponen por tal razón tres modalidades de ciclovías: Colectoras, Intraurbanas, Carriles biciurbanos, que generen los flujos e intercambios de población entre la ciudad y sus localidades orbitantes o sistemas rurales definidos por el plan.

### **Ciclovías Colectoras**

Son vialidades que por su posición estratégica fungen como arterias colectoras que acogen flujos de poblados orbitantes a la mancha urbana, siendo estas de importancia vital para movilizarse a la ciudad, donde se aprecia un flujo importante de bicicletas por lo cual se proyecta una ciclovía lateral a estas vialidades para acoger al flujo ciclista y segregar su tránsito seguro hasta la ciudad.

### **Ciclovías Intraurbanas**

Son vialidades que avanzan ciudad adentro y tienen la posibilidad de acoger ciclovías segregadas del tránsito motorizado, contando con espacios de amortiguamiento entre las vialidades y la ciclovía, teniendo así flujos separados.

Vialidades que lo componen:

El dren San Joaquín, el canal Diagonal y las vialidades del malecón.

### **Carriles Biciurbanos**

Son vialidades que conforman parte del tejido vial urbano y que incorpora carriles para circulación ciclista integrados a la vialidad motorizada por falta de espacio.

Vialidades que lo componen:

Calle Miguel Leyson

Dren Aceituna

Boulevard 20 de Noviembre

Boulevard Pedro Infante Cruz

Boulevard Insurgentes

Boulevard Romualdo Ruiz Payan

Boulevard Lic. Benito Juárez

Boulevard Juan de Dios Batís

Boulevard Luis Donaldo Colosio

Boulevard 20 de Noviembre

Calle Dr. De la Torre

### **3.2.2 Políticas (vea capítulo 7 POLITICAS URBANAS)**

### **3.2.3 Acciones e instrumentos**

#### **Obras y Acciones Prioritarias**

Todo es temporal, con la globalización y la velocidad de la información, época donde la única constante es el cambio, con la permanente actualización y transmisión del conocimiento, su vigencia es efímera y siempre será susceptible de ser mejorado, complementado o actualizado, enfrentándonos a tres retos conceptuales y operativos:

- La gran incertidumbre creada por el dinamismo del entorno
- La creciente complejidad de los procesos urbanos
- La diversidad de agentes e intereses que intervienen en el desarrollo urbano.

Ante estos retos, la necesidad es el desarrollo de políticas públicas de recuperación y mejoramiento de territorios en donde existen inversiones históricamente acumuladas, sin embargo, la tendencia general, ha sido la de preferir o permitir el modelo de crecimiento expansivo, con la consiguiente extensión de servicios, redes de infraestructura y soluciones habitacionales periféricas, en contraposición a la promoción de un modelo de mayor racionalidad en el uso del espacio previamente construido y de la posible expansión espacial con carácter selectivo.

Con el objetivo de enmarcar un análisis consecutivo y de seguimiento de las problemáticas experimentadas por la ciudad, se definen a continuación, las obras y acciones prioritarias subsecuentes del plan director.

#### **Obras Prioritarias**

- Adecuación Vial del Boulevard Lic. José Antonio Rubio García
- Dragado del Río Sinaloa en el tramo urbano.
- Entubamiento del Dren San Joaquín dentro del casco urbano
- Entubamiento del Dren Aceituna
- Malecón Etapa 1
- Adecuación, Implementación y Gestión Territorial del Libramiento Sur.
- Recuperación de Espacios Públicos

- Espacios de Disuasión
- Obras de Pavimentación

A pesar de que la ciudad de Guasave mantiene niveles bajos en términos de incidentes y acciones violentas, es necesario el fortalecimiento y el desarrollo de nuevas actividades recreativas, nuevos espacios alternativos, con valor paisajístico, que permita no sólo a los guasavenses identificarse e interactuar en espacios públicos de la ciudad, sino contribuyan a elevar la calidad y los espacios de esparcimiento de la ciudad. Por ello, se propone un circuito temático en la ciudad, el cual incluye un recorrido sobre áreas verdes o espacios deportivos como el aledaño al río Sinaloa, bajo el puente de la carretera internacional, Parque Hernando de Villafañe, El panteón municipal y las áreas verdes propuestas en el Dren San Joaquín. Este recorrido implica no sólo obras de adoquinamiento, sino un esfuerzo por recuperación de espacios públicos y el mantenimiento de los mismos, en pro de la imagen urbana de la ciudad y la integración social.

### **Acciones Prioritarias**

Análisis e Investigación para Alternativas de financiamiento para transporte público masivo.

### **Planes Parciales:**

Plan parcial "Río Sinaloa Guasave Moderno"

Plan parcial "Zona Industrial"

Plan parcial "Centro Histórico Contextual"

Plan parcial "Zona de Seguridad Administrativa"

Revisión y actualización del Reglamento de Construcción para la inclusión de una normatividad de estacionamientos acorde al crecimiento expansivo automovilístico.

Finalmente, dado que en la ciudad se presentan problemáticas en torno a los horarios de recolección de basura, los hábitos de depósito para su recolección, es necesario determinar por zona los horarios e instrumentos adecuados para la exitosa recolección y reducción de los niveles de contaminación que este hecho genera.

#### **3.2.4 Gestión de proyectos financieros y corresponsabilidad sectorial**

Creación de grupos sectoriales de trabajo (corresponsabilidad sectorial)

Para lograr el reordenamiento de los asentamientos humanos y orientar el futuro desarrollo del centro de población, de acuerdo a los objetivos planteados en el presente documento, es necesaria la coordinación de los sectores de la administración pública y la concertación con los sectores social y privado.

#### **3.2.5 Participación ciudadana**

Ciudadano supervisor de su ciudad

Es común medir el nivel de desarrollo urbano en términos cuantitativos como lo es la pavimentación o el tratamiento de las aguas negras, etc. Pero se han establecido términos cualitativos como lo son las políticas públicas como instrumentos urbanos que han sido criticados, contemplados como elementos de una planificación urbana débil, conclusión errónea ya que las políticas urbanas siempre requerirán de permanentes actualizaciones, justificando la inclusión temprana de la participación ciudadana en los planes y la implementación de proyectos urbanos, vislumbrando así el desafío de avanzar en un marco legal para la participación con responsabilidad y compromiso en los inicios de planes para la iniciativa ciudadana en los procesos de desarrollo urbano.

## **4. POLITICAS URBANAS**

### **4.1 Rescate de Áreas Naturales**

Macro proyecto de rescate integral con la intención de girar la ciudad hacia el río y otros cuerpos de agua, regenerando el tejido urbano y dotándolo de accesibilidad vial dotado de áreas verdes, con la intención de recuperar los cauces, arroyos por medio de un gran borde o malecón recreativo que se convierta en un gran parque lineal.

#### **4.2 Restricción del Poliducto en Áreas Vulnerables**

Procedimiento que establece las distancias de resguardo y seguridad permisibles y restringidos de la trayectoria de las obras con relación a la presencia de vivienda. Siendo inicialmente una política restrictiva de cambio de uso de suelo de 100 metros de uso habitacional a Amortiguamiento.

#### **4.3 Rehabilitación de Espacios Públicos**

Generar una red de espacios públicos que respondan a la necesidad de recreación urbana a través del reciclamiento de espacios existentes ignorados, procurando así la dotación de espacios públicos como parques, plazas, etc. Buscando atender las necesidades de los diversos grupos sociales, promoviendo lo siguiente:

- ✓ Reciclaje de las áreas recreativas del antiguo Guasave
- ✓ Generación de áreas recreativas para la nueva ciudad.

#### **4.4 Manejo Integral de Aguas Pluviales**

Desarrollar un Estudio Integral de Drenaje Pluvial, con el fin de disminuir los riesgos por inundación a los que están expuestas zonas importantes de la ciudad. Con el fin de Desarrollar los proyectos, obras y acciones para las zonas de susceptibilidad a inundación.

#### **4.5 Movilidad Sustentable**

Se considera pertinente la promoción de tráfico ciclista en el contexto urbano a través de ciclovías de penetración urbana con destino a parques que contemplen la instalación de aparcaderos de bicicletas, para así poder lograr y tener una movilidad intraurbana que se contemplen el transporte público o como peatón.

#### **4.6 Programa Integral de Vialidad**

Focalizar el esfuerzo de pavimentación hacia vialidades estratégicas siendo estas las rutas del transporte público, acceso a colonias o aquellas que permitan cerrar circuitos viales y favorecen la movilidad, y generan facilidad y rapidez de accesos a los lugares de interés.

-Generar la infraestructura que permita la comunicación vial en el territorio bisectado por el río Sinaloa

#### **4.7 Ocupación de Vacíos Urbanos**

De acuerdo a un análisis urbano sobre ocupación territorial se detectó un porcentaje de lotes libre de construcción, lo que ha generado grandes espacios subutilizados, definiéndose esta política como la necesidad de llenar los huecos que existen en la ciudad y cambiar el patrón de expansión hacia un modelo compacto, esto se logrará por medio de Incentivos Fiscales.

#### **4.8 Redensificación Urbana**

Con el objeto de frenar la expansión urbana, y promover el modelo de una ciudad compacta, se promueve la consolidación urbana en colonias que presentan pocos problemas urbanos, mantener la tendencia de usos, aunque con control de los cambios de uso del suelo, sobretodo en corredores.

#### **4.9 Reforestación Urbana**

Se considera para las áreas que no son aptas para su ocupación y que están sujetas a un tratamiento especial de corte ambientalista, entre estas podemos señalar los cauces ríos y arroyos además de áreas públicas en el entorno urbano, que sean aptas para la reforestación de especies aptas para el casco urbano.



#### **4.10 Cobertura De Servicios Públicos En El Casco Urbano**

Cubrir al 100% la demanda de servicios públicos en la ciudad, esencialmente en agua potable, drenaje, alumbrado y pavimentación.

- Abastecer al 100% la demanda de alumbrado público.

#### **4.11 Plan Centro Urbano**

Diseñar e instrumentar un reglamento de imagen urbana para el epicentro del casco urbano, esto con el objeto de rescatar el centro e incorporar una visión tendiente a un modelo urbano que complemente equipamiento e infraestructura en una zona mixta con densidades propensas a la verticalización implementando mobiliario urbano, acciones estratégicas que emanen incluso de un plan parcial.

#### **4.12 Equipamiento Estratégico**

Análisis del déficit y demanda futura de equipamiento de cobertura regional que se instale y opere en la ciudad con radios de influencia en el territorio circunscrito en el municipio.

### **5. ACCIONES E INSTRUMENTOS URBANOS**

La planeación urbana se ha limitado a la regulación de los usos del suelo en particular y ha carecido de instrumentos de fomento, por lo que es imprescindible el desarrollo de los mismos para asegurar la viabilidad del Plan.

En este sentido, el objetivo de este plan es el de establecer algunos mecanismos para fortalecer las acciones de fomento en materia urbana, en paralelo a los mecanismos de regulación tradicionales derivados de la zonificación.

Para que la aplicación de las políticas establecidas en este plan sean efectivas y el logro de sus objetivos se empiece a concretar desde el corto plazo, es necesario definir una serie de instrumentos e incentivos para el desarrollo urbano, los cuales deberán ser desarrollados a profundidad en un estudio posterior a la aprobación de este Plan.

Esto debido a que muchos de los instrumentos e incentivos propuestos requieren reformas a reglamentos, procesos administrativos e incluso a leyes, por lo que la aprobación de este Plan constituye un primer paso en el proceso de reforma y modernización de la gestión urbana en Guasave.

A continuación se proponen los instrumentos por estrategias de este plan:

#### **Promover una estructura urbana compacta.**

##### Ocupación de vacíos urbanos

Inducción Fiscal y manejo diferencial del predial.

Normas de control a la especulación.

Fortalecimiento del régimen de licencias y autorizaciones para evitar el crecimiento fuera de la normatividad.

Polígonos y sistemas de actuación concertada.

Aplicación de la reparcelación y la asociación forzosa como mecanismos para habilitar el suelo para el crecimiento urbano.

##### Reciclamiento Urbano

Polígonos y sistemas de actuación concertada.

Derechos de desarrollo y sistemas de transferencia de potenciales.

Aplicación de la reparcelación y la asociación forzosa como mecanismos para habilitar el suelo para el crecimiento urbano.

Consolidación Urbana.

Derechos de desarrollo y sistemas de transferencia de potenciales.

Aplicación de la reparcelación y la asociación forzosa como mecanismos para habilitar el suelo para el crecimiento urbano.

Estudios de actuación para la actualización catastral y su incorporación al casco urbano

Consolidación de corredores.

Derechos de desarrollo y sistemas de transferencia de potenciales.

### **Cobertura de servicios públicos en el casco urbano**

Completar la pavimentación del casco urbano

Mantener y mejorar los servicios de agua, drenaje y su tratamiento

Completar y modernizar la cobertura de alumbrado público

Construir y mejorar el sistema integral de drenaje pluvial

### **Protección Ambiental**

Manejo de residuos sólidos

Protección de recursos naturales (flora y fauna)

La descripción general de cada uno de los instrumentos establecidos en las tablas anteriores se presenta a continuación:

#### **Inducción fiscal y manejo diferencial del predial.**

Vigilancia permanente de los valores en los predios baldíos y en las áreas prioritarias de expansión urbana para evitar subvaluaciones y la consecuente baja tributación predial y de servicios, que beneficia injustamente a propietarios y premia la especulación.

La instrumentación y generalización de tasas especiales o sobre tasas del Impuesto Predial a dichos predios servidos o necesarios para el crecimiento urbano, puede servir para inducir a sus propietarios o poseedores a su utilización provechosa o, cuando menos, a revertir o compensar en favor de los gobiernos locales los ingresos provocados por la especulación.

Por otra parte, una política de precios y tarifas de los servicios públicos que provee el municipio (agua, vialidades, limpia, alumbrado público, entre otros), coherente con los propósitos de planeación en la materia de suelo, puede también propiciar u obligar a los propietarios para que den efectivamente a sus propiedades una utilización con beneficios sociales.

Para la ejecución de un plan o programa urbano, es posible plantear una serie de estímulos o sobretasas aplicables a las contribuciones sobre la propiedad inmobiliaria.

A manera de ejemplo se presentan los siguientes casos:

Exenciones o subsidios para aquellas áreas zonificadas como protección ecológica que continúen teniendo ese uso;

**Tarifas más bajas para promover el aprovechamiento de suelo en áreas prioritarias de expansión;**

Tarifas más elevadas para aquellos usos incompatibles con el desarrollo sustentable

#### **Normas de control de la especulación.**

Para evitar la especulación negativa, incluida la que generan los inversionistas que compran terrenos para engorda, aplicar disposiciones que obliguen a los inversionistas a realizar sus proyectos aprovechando al máximo el potencial del terreno, y en el más corto plazo posible.

#### **Derecho de desarrollo y sistemas de transferencia de potenciales.**

Se refiere a instrumentos para equilibrar las cargas y beneficios del desarrollo urbano. Supone la utilización de mecanismos de compensación y fomento, para equilibrar las cargas y beneficios derivados de la normatividad urbana.

A través de los derechos de desarrollo se podrán incrementar las intensidades de construcción en determinadas zonas previamente establecidas, a cambio de pagar como compensación a la ciudad, una parte del beneficio económico recibido.

Adicionalmente podrán realizarse operaciones de transferencia de potencial de desarrollo entre particulares, conforme a las normas establecidas en los programas o planes urbanos, promoviendo la conservación patrimonial o ambiental.

#### **Fortalecimiento del régimen de licencias y autorizaciones para evitar el crecimiento fuera de la normatividad.**

Los instrumentos de control, integrados por las distintas licencias y permisos que restringen y condicionan los aprovechamientos urbanos, así como la denuncia popular como un mecanismo de control, pueden y deben ser un medio complementario de la zonificación y los instrumentos de regulación, que aseguren el cumplimiento y respeto de los usos, reservas y destinos establecidos en los planes de desarrollo urbano.

Este instrumento implica sin embargo, una gran responsabilidad por parte de la autoridad competente, prácticamente está en sus manos la autorización de proyectos conforme a las normas contenidas en los planes urbanos y en la Ley.

#### **Contribuciones especiales en materia urbana y ambiental.**

Es un instrumento de financiamiento directo de las externalidades de los desarrollos y proyectos urbanos; implica promover la imposición de cargas, proporcionales y equitativas, a quienes reciban beneficios por las determinaciones de la normatividad urbana.

Las contribuciones especiales de impacto urbano y ambiental deben ser impuestas a los promotores de proyectos para la dotación de infraestructura y servicios básicos a cambio de las autorizaciones de desarrollo, para financiar los costos públicos del desarrollo urbano.

#### **Polígonos y sistemas de actuación concertada.**

Promover la participación activa de propietarios del suelo, inversionistas y autoridades en los procesos de creación de suelo para crecimiento urbano, habilitación de suelo y construcción de infraestructura urbana.

Tradicionalmente la ejecución de los programas ha estado a cargo de las autoridades competentes en materia de desarrollo urbano, sin embargo los recursos públicos cada vez más limitados y la intervención cada vez más directa de los particulares en los proyectos urbanos hace necesario contar con instrumentos que permitan formalizar dicha participación.

#### **Aplicación de la reparcelación y la asociación forzosa como mecanismos para habilitar el suelo para el crecimiento urbano.**

Desarrollar y aplicar la reparcelación y la asociación forzosa para la habilitación de suelo urbano y el desarrollo de proyectos al interior de los centros de población, asegurando que decisiones tomadas por la mayoría de los propietarios involucrados se conviertan en vinculantes y obligatorias para todos los afectados en la zona de que se trate.

La reparcelación es un instrumento urbano, justificado, por una parte, en la facultad del estado para imponer modalidades y limitaciones a la propiedad, en beneficio colectivo y por la otra, para asegurar una distribución equitativa de cargas y beneficios entre los afectados.

La reparcelación podrá ser utilizada tanto para habilitar el suelo necesario para crear reservas de crecimiento, como para financiar el desarrollo de la infraestructura y el equipamiento que el desarrollo de los proyectos requieran. Es un instrumento que deberá aplicarse conjuntamente con las regulaciones derivadas de la zonificación contenida en los planes o programas que al efecto se expidan

## 6. ANEXO CARTOGRAFICO

NUM.	NOMBRE DE PLANO	CLAVE
1	ÁREA DE ESTUDIO	PD-CAR-01
13	ZONAS	PD-CAR-13
26	ESTRATEGIA VIAL I	PD-CAR-26
27	ESTRATEGIA VIAL II	PD-CAR-27
28	ZONIFICACIÓN SECUNDARIA	PD-CAR-28
29	ZONIFICACIÓN PRIMARIA	PD-CAR-29
30	USO SUELO ZONA I	PD-CAR-30
31	USO SUELO ZONA II	PD-CAR-31
32	USO SUELO ZONA III	PD-CAR-32
33	USO SUELO ZONA IV	PD-CAR-33
34	USO SUELO ZONA V	PD-CAR-34
35	USO SUELO ZONA VI	PD-CAR-35
36	USO SUELO ZONA VII	PD-CAR-36
37	USO SUELO ZONA VIII	PD-CAR-37
38	USO SUELO ZONA IX	PD-CAR-38
39	USO SUELO ZONA X	PD-CAR-39
40	USO SUELO ZONA XI	PD-CAR-40
41	POLÍTICAS URBANAS	PD-CAR-41
42	CONFIGURACIÓN TERRITORIAL	PD-CAR-42
43	RESERVAS TERRITORIALES	PD-CAR-43
44	ALINEAMIENTOS	PD-CAR-44
45	TABLA DE ZONIFICACION, DENSIDAD Y USOS	

## 7. CRÉDITOS

**INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN GUASAVE**

**H. AYUNTAMIENTO DE GUASAVE**

**SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO**

**SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL Y SUSTENTABLE**

**FEBRERO DE 2009**

## TRANSITORIOS

**ARTÍCULO PRIMERO.** El presente Plan Director de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Guasave, entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Órgano Oficial del Gobierno del Estado de Sinaloa.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Se derogan las disposiciones jurídicas que se opongan a las contenidas en este instrumento.

ARTICULO TERCERO. Inscribbase en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, como lo dispone el artículo 76 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.

Es dado en la sesión de Cabildo del Honorable Ayuntamiento de Guasave, Sinaloa, a los doce días del mes de febrero del año dos mil nueve.

**LIC. JESÚS BURGOS PINTO**

PRESIDENTE MUNICIPAL

**LIC. FELICIANO VALLE LÓPEZ**

SECRETARIO DEL H. AYUNTAMIENTO

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se dé debido cumplimiento.

Es dado en el edificio sede del Palacio Municipal de Guasave, Sinaloa, a los doce días del mes de febrero del año dos mil nueve.

**LIC. JESÚS BURGOS PINTO**

PRESIDENTE MUNICIPAL

**LIC. FELICIANO VALLE LÓPEZ**

SECRETARIO DEL H. AYUNTAMIENTO