



BOLETÍN OFICIAL

Órgano de Difusión del Gobierno del Estado de Sonora • Secretaría de Gobierno • Dirección General del Boletín Oficial y Archivo del Estado

CONTENIDO:

MUNICIPAL
H. AYUNTAMIENTO DE HERMOSILLO
Programa de Desarrollo Urbano del Centro de
Población de Hermosillo, Modificación 2014.

COPIA SIN VALOR

TOMO CXCIV
HERMOSILLO, SONORA

Número 18 Secc. II
Lunes 1 de septiembre del 2014

HERMOSILLO

SECRETARÍA DEL AYUNTAMIENTO

BOLETÍN OFICIAL

DE HERMOSILLO
2012-2015

PALACIO MUNICIPAL

Bvd. Hidalgo y Comonfort, Col. Centro, Hermosillo, Sonora.
Tel. (662) 289-3051 y 289-3053

EL C.P. JESÚS VILLALOBOS GARCÍA, SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DEL MUNICIPIO DE HERMOSILLO, SONORA, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 89, FRACCIÓN VI DE LA LEY DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL VIGENTE, Y 23, FRACCIÓN X, DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA MUNICIPAL DIRECTA;

CERTIFICA. Que en Sesión Ordinaria del H. Ayuntamiento del Municipio de Hermosillo, Sonora, celebrada el día 12 de Agosto de 2014, asentada en Acta No. 42, dentro del punto Siete del Orden del Día, referente a Dictamen de la Comisión de Desarrollo Urbano, Obra Pública, Asentamientos Humanos y Preservación Ecológica, relativo a Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, Sonora, actualización 2014; aparece el siguiente Acuerdo que al tenor del mismo establece:

ACUERDO (32). Es de aprobarse y se aprueba por mayoría con quince votos de los presentes el dictamen presentado por la Comisión de Desarrollo Urbano, Obra Pública, Asentamientos Humanos y Preservación Ecológica, en los siguientes términos:

PRIMERO. Se aprueba el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, Sonora, actualización 2014 y sus anexos, toda vez que cumple con los requisitos legales exigidos por los artículos 61, fracción III, inciso B), de la Ley de Gobierno y Administración Municipal, 9 fracción I, 22, 23, 38, 39 y demás relativos de la Ley No. 254 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora.

SEGUNDO. Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 65 fracción II, 89 fracción VII, 348 y demás relativos de la Ley de Gobierno y Administración Municipal, 22 fracción V de la Ley No. 254 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora, se autoriza al C. Presidente Municipal para que, con el refrendo del Secretario del Ayuntamiento, ordene la publicación en el Boletín Oficial del Gobierno y su inscripción en el Registro Público de la Propiedad del Distrito Judicial de Hermosillo, Sonora, en la Sección relativa a los Programas de Desarrollo Urbano.

Contándose con seis votos en contra de los CC. Regidores David Homero Palafox Celaya, Ariel Burgos Ochoa, María de Guadalupe Olvera Tapia, Natalia Rivera Grijalva, Jesús Guillermo Moreno Ríos y José Haro del Castillo.

Se expide la presente certificación en la Ciudad de Hermosillo, Sonora, a los Veinte días del mes de Agosto de Dos Mil Catorce, para los fines a los que haya lugar.

PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN DE HERMOSILLO, MODIFICACIÓN 2014

INTRODUCCIÓN

El presente documento integra las políticas, lineamientos, estrategias, reglas técnicas y disposiciones tendientes a ordenar y regular el centro de población, promover un desarrollo urbano que potencia su competitividad en un marco de sustentabilidad, y que permita recuperar la responsabilidad pública en la urbanización. Se presenta como actualización y modificación del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo 2007.

Es un Programa que aborda la planeación urbana con visión de largo plazo, y congruente a la actual Política Nacional Urbana y de Vivienda, que impulsa un modelo de desarrollo urbano sustentable e integrante, que evita el crecimiento desordenado de la ciudad y la expansión descontrolada de la mancha urbana, fomenta una ciudad más compacta, densa, habitable y competitiva, con opciones de vivienda bien localizada, con más y mejores espacios públicos y con soluciones integrales de movilidad que dan prioridad al ciudadano y al medio ambiente, bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Entre sus principales objetivos se encuentra el impulsar una movilidad sustentable en coordinación con la política de desarrollo urbano: compacta, policéntrica y diversa, que permita la reducción de las necesidades de movilidad de la población por la proximidad de los usos del suelo, el fomento al transporte público masivo y sustentable y del no motorizado, adopta el modelo Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable como estrategia de planeación integral en favor de las personas y no de los vehículos.

En síntesis se toman en cuenta los principios básicos del Nuevo Urbanismo: ciudad, caminable, conectividad, usos mixtos, diversidad tipológica habitacional, diseño urbano y arquitectónico de calidad, estructura de barrio tradicional, densificación planificada, transporte y conexión integral, sustentabilidad y calidad de vida.

Este instrumento permitirá reafirmaros como una Ciudad Sustentable en todas sus vertientes: la social, la económica y la ecológica; alentando la innovación y la creatividad como agentes de cambio, una Ciudad donde la calidad de su espacio público sea la expresión más tangible de su espíritu, y el mejor escenario para el detalle cotidiano.

1. EVALUACIÓN DEL PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO DEL CENTRO DE POBLACIÓN DE HERMOSILLO (PDUCPH) 2007

Esta versión del PDUCPH se realizó en el proceso de cambio de la Ley de Desarrollo Urbano (LDU) hacia la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora (LOTDUES), por lo cual se presentaron conceptos que no correspondían ante la nueva Ley, en este tiempo estuvo pendiente la publicación del Reglamento de dicha Ley tanto estatal como municipal, lo que afectó su implementación.

Dentro del período de su vigencia fue modificadas y publicados varios documentos legales, de su competencia: Leyes, Reglamentos y Normas. Por lo cual es necesaria su modificación para atender las nuevas disposiciones que le sean aplicables.

En cuanto a su contenido, se maneja información general del centro de población, por lo cual se considera desagregarla por sectores para su evaluación y en consecuencia para generar la estrategia y programación, permitiendo una dosificación equitativa y atender cada sector en forma específica de acuerdo a sus características y prioridades.

En relación a la evaluación de la programación para los planes de trabajo de las administraciones anteriores, se considera que hay un seguimiento parcial en cuanto a la ejecución de acciones programadas, dando como resultado que se presente un avance del 75% en corto plazo, un 60% en mediano plazo y un 30% en largo plazo.

Al hacer la evaluación se identificó que existen acciones consideradas como de mantenimiento dentro del listado de programación, y que enmascara la calificación, por lo cual se modificó el listado para esta nueva versión identificando exclusivamente acciones concernientes a obras, proyectos y estudios.

Así mismo se hizo una evaluación por línea estratégica, sin considerar las acciones de mantenimiento:

LÍNEA ESTRÁTÉGICA	CORTO	MEDIANO	LARGO
Estructura Urbana y Uso de Suelo	44 %	30 %	7 %
Movilidad Urbana	54 %	47 %	32 %
Infraestructura, Equipamientos y Servicios	32 %	30 %	28 %
Reservas Territoriales y Vivienda	81 %	85 %	84 %
Imagen de la Ciudad y Continuidad Histórica	64 %	62 %	60 %
Protección al Medio Ambiente	19 %	7 %	13 %
Seguridad y Protección Civil	45 %	50 %	100 %
Integración Social y Cultural	80 %	55 %	50 %
Planeación y Gestión Urbana	70 %	100 %	100 %
CUMPLIMIENTO DE LA PROGRAMACIÓN	54 %	52 %	53 %

En esta tabla se nota claramente las líneas estratégicas que hay que reforzar, señalando que el aspecto de Protección al Medio Ambiente es el de menor puntuación.

En cuanto a la evaluación de los proyectos estratégicos se obtuvieron los siguientes resultados:

Proyecto	Realizado	Parcial	No Realizado
Mejoramiento y modernización vial		X	
Agua Potable	X		
Saneamiento y Reuso de Aguas Residuales	X		
Sistema Integrado de Transporte		X	
Desarrollo Río Sonora	X		
Centro Histórico	X		

Participación y Cultura Ciudadana	X		
Sistema de Manejo y Administración del Agua Pluvial		X	
Reforestación Urbana		X	
Libramiento Oriente			X

Un factor importante para la evaluación del seguimiento del Programa es la falta de control que se tiene de los asentamientos que se presentan ya sea por ocupación irregular o asentamientos sin autorización, tanto en predios como en vialidades. Así mismo se han dado proyectos gubernamentales desfasados en el tiempo de programación existente lo que ha impactado en la urbanización, para lo cual es recomendable fortalecer los mecanismos de instrumentación, control y vigilancia para minimizar sus efectos. Atendiendo a la LOTDUES se propone la implementación del dictamen de urbanización por parte de IMPLAN.

1.1. MODIFICACIÓN

El PDUCPH del año 2007 en comparación con el contenido actual (2014), presenta modificaciones que están sustentadas en los criterios normativos tanto nacional, estatal y municipal así como en los cambios derivados del crecimiento y dinámica socioeconómica que se desarrolló e impactó el proceso de urbanización en el período 2007-2013. En consecuencia, el presente documento busca ser un instrumento de planeación que sea fácil de consultar y aplicar tanto para los ciudadanos como para las instancias normativas y operativas involucradas en su seguimiento y gestión.

Durante el año 2008 la elaboración del PDUCPH, tuvo como prioridad dar inicio a la incorporación de los conceptos derivados de la LOTDUES, misma que fue expedida en septiembre del mismo año; por ello, la integración del documento final y su posterior publicación puede considerarse un punto de partida para la aplicación del concepto de sustentabilidad en la planeación territorial en comparación con lo que establecía la LDU. Por lo anterior, el documento publicado en el año 2007 presenta una estructura que integra esta transición tanto metodológica como de conceptualización.

Es importante señalar que para la elaboración del presente documento se consideró la transición del concepto Programa de Desarrollo Urbano de Centros de Población derivado de la LDU en comparación con LOTDUES, mismos que establecen qué este instrumento para la LDU es los conjuntos de estudios, políticas, normas técnicas y disposiciones relativas para ordenar y regular la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros... y para la LOTDUES es el conjunto de políticas, lineamientos, estrategias, reglas técnicas y disposiciones tendientes a ordenar y regular los centros de población, promover un desarrollo urbano que potencie su actividad económica y proporcione satisfactores básicos a todos sus habitantes en un marco de sustentabilidad...



De la comparación de conceptos se destaca que el PDUCPH 2007 contenía la información referente a lo normativo y a la vez era un documento estudio, es decir presentaba todos los datos que se requería para la elaboración del Diagnóstico por lo que el volumen de información transcrita en el documento era considerable.

Adicionalmente, se optó por extender el período de elaboración de la modificación del PDUCPH a 5 años (2008-2013), bajo las premisas de concordancia con la validación normativa y la operativa, considerando para lo normativo el criterio establecido en el Artículo 37 de la Ley General de Asentamientos Humanos:

Artículo 37

Los propietarios y poseedores de inmuebles comprendidos en las zonas determinadas como reservas y destinos en los planes o programas de desarrollo urbano aplicables, solo utilizarán los predios en forma que no presenten obstáculo al aprovechamiento previsto. En el caso de las zonas o predios no sean utilizados conforme al destino previsto en los términos de la fracción IX del Artículo 2o. de esta Ley, en un plazo de 5 años a partir de la entrada en vigor del plan o programa de desarrollo urbano respectivo, dicho destino quedará sin efectos y el inmueble podrá ser utilizado en usos compatibles, con los asignados para la zona de que se trate, de acuerdo a la modificación que en su caso, se haga al plan o programa.

Aunado a lo anterior, también se consideró que para la presentación de los resultados e informes de evaluación se deberían incorporar los datos derivados de eventos Censales y Conteos de Población y Vivienda, mismos que se dan a conocer por INEGI casi hasta un año o más de tiempo de la fecha en la que se realizan, lo que dificulta la obtención de datos de manera inmediata para su procesamiento y seguimiento. Por ello, es pertinente que la presentación y elaboración del PDUCPH se deba modificar según la disponibilidad y actualización de datos oficiales haciendo más eficiente el seguimiento y evaluación del mismo; lo cual permite un dimensionamiento y fundamentación de los criterios de planeación establecidos en el horizonte temporal vinculados con la programación de acciones y proyectos de corto, mediano y largo plazo.

A continuación se detallan los tipos, causas y características de las modificaciones del PDUCPH:

Tabla. Modificaciones del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo 2007

		2014
1	Límite de Centro de Población	Se rediseñó el límite del centro de población para integrar las zonas que cuentan con afectaciones físicas a considerar como área de estudio. Pasando de una superficie de afectación 100,000 a 209,402 has, mismo que no implica una ampliación al área

urbanizable.		
2	Límite de Crecimiento del Centro de Población	Se extendió el límite de crecimiento abarcando la infraestructura que se está desarrollando actualmente, considerando la infraestructura hidráulica, vial y equipamiento deportivo. Se ajustó el trazo del límite de crecimiento en el área considerada como zona natural protegida de la presa Abelardo L. Rodríguez, así como la anexión de la invasión Altares en la colonia del mismo nombre, y corrección en el límite con Haciendas Residencial.
3	Límites y Cantidad de Sectores y Distritos	Se delimitaron 10 Sectores en sustitución de los 9 establecidos en el programa anterior y se redefinió el trazo de los distritos, mismos que están considerados en la programación de acciones y proyectos para su seguimiento y evaluación. Ver plano de Sectores y Distritos.
4	Metodología para la consulta de Tabla de Compatibilidad	Se modifican y adicionan nomenclaturas de uso de suelo así como características de compatibilidad integrando criterios relativos a la intensidad del uso de suelo considerando el riesgo por substancias, emanaciones y aglomeraciones humanas que genere la actividad determinada por el proyecto referente al uso de suelo establecido.
5	Tabla de Descripción de Equipamiento	Se incorpora el criterio de unidades necesarias en relación a la población registrada por el Censo de Población y Vivienda del año 2010 en base a los requerimientos de impacto necesarios por tipo de usuario y grupo poblacional. Así mismo se adicionan equipamientos no especificados según los criterios de SEDESOL.
6	Programación de Acciones	Se incorpora por sectores la ubicación de proyectos y acciones y se eliminan acciones y proyectos ya realizados así como se adicionan nuevas acciones en concordancia y extensión del horizonte temporal.
7	Contenido de Diagnóstico	A partir del año 2007 se aprobó por el Consejo Consultivo de IMPLAN la incorporación de acciones tendientes a desarrollar las metodologías aplicables a la obtención de datos y procesamiento de información para la instalación del Observatorio Urbano de Hermosillo, mismas que permitieron incorporarse en el área de la Coordinación de Estadística e Información como parte de los Sistemas de información Geográfica Municipal (SIGMA) y Sistema de información Documental (SIMID), esto ha permitido elaborar diagnósticos referentes a vivienda, acceso a servicios públicos, estadística demográfica, uso de suelo, ocupación del suelo, riesgo natural, exclusión y marginación así como caracterizaciones de zonas que presentan dinámicas específicas relacionadas con acciones derivadas de programas gubernamentales. Con lo anterior y en referencia a estos temas se han incorporado una serie de diagnósticos y estudios que serán indicados en el documento PDUCPH 2014 cuando se haga referencia a un tema de este apartado con el fin de indicar las conclusiones pertinentes al tema y señalar la posibilidad de consulta en extenso de la cartografía, caracterización, indicadores, estadística e inventarios que fueron utilizados para su elaboración así también se hará referencia a estudios contratados por IMPLAN de temas de hidrología, riesgo, vialidad y transporte.
8	Metodología para Gestión, Seguimiento y Evaluación de Resultados	Se incorpora al documento la metodología base para el seguimiento y evaluación de PDUCPH de acuerdo a las funciones establecidas en el Acuerdo de Creación de IMPLAN del 27 de diciembre de 2011.
9	Normatividad	Se incorpora y señala la normatividad que debe ser considerada y que deriva de reglamentos municipales, normas técnicas municipales, criterios legislativos federales, principalmente de aquellos que impactan el desarrollo urbano, usos de suelo y programación de acciones Se incorpora como criterio normativo de la estrategia de conservación controlada para el caso del patrimonio histórico la ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, artísticas e históricas para el caso de regular la Zona de monumentos arqueológicos La Pintada.
10	Estrategias	Se adiciona la estrategia referente a la mitigación de efectos del cambio climático y al Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio. Se considera la Estrategia Territorial Nacional y en específico en el Sistema Urbano Nacional. Se incorporan criterios tendientes a potenciar la densificación principalmente de vivienda y compactación de la ciudad a través del Modelo de Urbanización Desarrollos Orientados al Transporte Sustentable (DOTS) en sincronía con la estrategia de movilidad urbana sustentable.
11	Uso de Suelo	Incorporación de nomenclatura y conceptualización de tipos de uso de suelo de acuerdo a la normatividad vigente así como de la prioridad derivada de establecer la adecuada proporción de mezcla de usos de suelo y la compatibilidad entre los mismos. (Ver glosario y Tablas) También se señala que en comparación el uso de suelo equipamiento que aparecía en la versión del 2007 consideraba a aquellos servicios educativos y de salud tanto

12	Indicadores de Desarrollo Urbano Gráficos, Estadísticos y Cartográficos.	gubernamental como particular. En la actual modificación este destino del suelo solo contempla los gubernamentales.
13	Seguimiento y Evaluación	Se incorporaron como proceso permanente vinculado a la actualización, procesamiento, recolección de datos así como a la verificación de cumplimiento de metas establecidas en la programación de acciones. Esta actividad corresponde anteriormente a la Coordinación de Desarrollo Urbano y Ecología.
14	Glosario de Términos, Conceptos y Abreviaturas utilizadas en la elaboración del documento.	Se incorporan estos anexos al documento teniendo como fin clarificar y facilitar la comprensión e interpretación del PDUCPH.
15	Fuentes de información	Se incorporan las instancias proveedoras de información por tipo de dato, criterios metodológicos así como estudios base para la elaboración del documento, incluyendo los diagnósticos de los indicadores.

III. CONGRUENCIA



Se alinearon las estrategias del presente documento con los criterios de planeación del desarrollo tanto nacionales, estatales y municipales. Por lo que se realizó la alineación con los niveles superiores de planeación: Plan Municipal de Desarrollo 2013-2015, Plan de Estatal de Desarrollo del Estado de Sonora 2010-2015, Plan Nacional de Desarrollo 2013-2019. Se anexa, oficio de congruencia Estatal por parte de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano.

IV. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA

El propósito de este apartado es definir las bases jurídicas que sustentan la elaboración del PDUCP Hermosillo, destacar los elementos de enlace y congruencia con los instrumentos de planificación urbana vigentes a nivel nacional, estatal, subregional, municipal y de centro de población.

El PDUCP se fundamenta en la Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH) así como en la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora No. 254 (LOTDUES).

Los Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población están referidos en la Ley General de Asentamientos Humanos como parte del sistema nacional de planeación urbana. En su Artículo 9º, la Ley General de Asentamientos Humanos sienta las bases del marco jurídico sobre las atribuciones y competencias de los ayuntamientos en materia de planeación y administración urbana al señalar entre otras las siguientes:

“Corresponden a los municipios, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, las siguientes atribuciones:

- I. Formular, aprobar y administrar los planes o programas municipales de desarrollo urbano, de centros de población y los demás que de éstos deriven, así como evaluar y vigilar su cumplimiento, de conformidad con la legislación local;
- II. Regular, controlar y vigilar las reservas, usos y destinos de áreas y predios en los centros de población;
- III. Administrar la zonificación prevista en los planes o programas municipales de desarrollo urbano de centros de población y los demás que de éstos deriven;
- IV. Promover y realizar acciones e inversiones para la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población;
- X. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos de uso de suelo, construcción, fraccionamientos, subdivisiones, fusiones, relictificaciones y condominios de conformidad con las disposiciones jurídicas locales, planes o programas de desarrollo urbano y reservas, usos y destinos de áreas y predios;

XII. Participar en la creación y administración de reservas territoriales para el desarrollo urbano, la vivienda y la preservación ecológica, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.

Los municipios ejercerán sus atribuciones en materia de desarrollo urbano a través de los cabildos de los ayuntamientos o con el control y evaluación de estos.”

En su Artículo 12, la LGAH se refiere a los tipos de instrumentos de planeación física y regulación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población, señalando que ésta se llevará a cabo, se llevará a cabo a través de:

- I. El programa nacional de desarrollo urbano;
- II. Los programas estatales de desarrollo urbano;
- III. Los programas de ordenación de zonas conurbadas;
- IV. Los planes o programas municipales de desarrollo urbano;
- V. Los programas de desarrollo urbano de centros de población;
- VI. Los programas de desarrollo urbano derivados de los señalados en las fracciones anteriores y que determinen ésta Ley y la legislación estatal de desarrollo urbano.

Los planes o programas a que se refiere este artículo, se regirán por las disposiciones de esta Ley y en su caso por la legislación estatal de desarrollo urbano y por los reglamentos y normas administrativas estatales y municipales aplicables.”

Sobre el proceso de aprobación, la LGAH indica que: “...los planes o programas estatales y municipales de desarrollo urbano, de centros de población y sus derivados, serán aprobados, ejecutados, controlados, evaluados y modificados por las autoridades locales, con las formalidades previstas en la legislación estatal de desarrollo urbano, y estarán a consulta del público en las dependencias que los apliquen.” (LGAH, Art. 15)

Asimismo, este instrumento jurídico general señala que:

“Los planes o programas municipales de desarrollo urbano, de centros de población y sus derivados, deberán ser inscritos en el Registro Público de la Propiedad, en los plazos previstos por la legislación local.” (LGAH, Art. 17)

Acerca de la regulación ambiental y su relación con las autorizaciones de manifestación de impacto ambiental, la LGAH contempla la relación con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, al indicar que:

“Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar los criterios generales de regulación ecológica de los asentamientos humanos establecidos en los artículos 23 a 27 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y en las normas oficiales mexicanas en materia ecológica..”

Las autorizaciones de manifestación de impacto ambiental que otorga la Secretaría o las entidades federativas y los municipios conforme a las disposiciones jurídicas ambientales, deberán considerar la observancia de la legislación y los planes o programas en materia de desarrollo urbano” (LGAH, Art. 19)

Para cumplir con los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 constitucional en materia de fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población, el ejercicio del derecho de propiedad, de posesión o cualquier otro derivado de la tenencia de bienes inmuebles ubicados en dichos centros, se sujetará a las provisiones, reservas, usos y destinos que determinen las autoridades competentes, en los planes o programas de desarrollo urbano aplicables” (LGAH, Art. 27).

Las atribuciones centrales de los ayuntamientos son retomadas por la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbanos del Estado de Sonora, en su artículo 9º, añadiendo las competencias en materia de administración urbana y autorización de fraccionamientos en el marco de los programas de desarrollo urbano del centro de población y los programas parciales. Entre otras el ayuntamiento tiene las siguientes atribuciones:

- “X. Autorizar acciones de urbanización en los centros de población, tales como fusiones, subdivisiones, fraccionamientos y relictificaciones, observando las disposiciones establecidas en la presente ley;
- “XI. Autorizar la incorporación urbana de predios susceptibles de urbanización;
- “XII. Autorizar la explotación de bancos de materiales para construcción, en términos de las disposiciones legales respectivas;
- “XIII. Expedir constancias de zonificación, licencias de uso de suelo y de construcción de conformidad con los programas vigentes y las disposiciones de esta ley y sus reglamentos respectivos.” (LOTDUES, Art. 9º)

Acerca del sistema de planeación en el marco jurídico del estado de Sonora, la LOTDUES señala los siguientes instrumentos para la realización de la planeación del ordenamiento territorial y del desarrollo urbano:

- “I. El Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
- “II. Los programas regionales de ordenamiento territorial;
- “III. Los programas de ordenamiento territorial de zonas conurbadas;
- “IV. Los programas municipales de ordenamiento territorial;
- “V. Los programas de desarrollo urbano de los centros de población;
- “VI. Los programas parciales; y
- “VII. Los programas específicos.” (LOTDUES, Art. 15)

Sobre la descripción de los programas de Centro de Población, la LOTDUES señala en su artículo 38, lo siguiente: El Programa de Desarrollo Urbano de Centros de Población es el conjunto de políticas, lineamientos, estrategias, reglas técnicas y disposiciones tendientes a ordenar y regular los centros de población, promover un desarrollo urbano que potencie su actividad económica y proporcione satisfactorios básicos a todos sus habitantes en un marco de sustentabilidad.”

De acuerdo al artículo 39 de la LOTDUES, el PDUCP tiene por objetivos, los siguientes:

- I. Establecer políticas y estrategias de ordenamiento de usos del suelo, destinos y reservas para el centro de población;
- II. - Adecuar la distribución de la población y de las actividades económicas a las aptitudes del territorio;
- III. - Propiciar la conformación de una estructura urbana funcional para el desarrollo económico y el mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes;

IV. Programar y canalizar inversiones públicas que propicien un desarrollo sustentable;

- V. Distribuir equitativamente las cargas y beneficios del desarrollo urbano;
- VI. Preservar y mejorar los recursos naturales de las áreas urbanizables y no urbanizables del centro de población;
- VII. Salvaguardar el patrimonio construido, preservando los edificios y conjuntos arquitectónicos de valor histórico, cultural o que constituyan símbolos de identidad del centro de población;
- VIII. Procurar que el centro de población mantenga o desarrolle de manera integral la calidad de la imagen paisajística y urbana.



- ix) - Facilitar la movilidad y los desplazamientos de la población, otorga su preferencia a los sistemas eficientes de transporte, todos aquellos que permitan orientar el desarrollo del centro de población a condiciones de competitividad y sustentabilidad urbana;
- Con relación al contenido del Programa, el artículo 40 de la misma Ley estatal señala:
- Los programas de desarrollo urbano de centros de población se fundamentarán en los estudios técnicos que permitan integrar en los mismos los siguientes aspectos:
- i) La congruencia con los programas Estatal de Ordenamiento Territorial; Desarrollo Urbano, Regional y Municipal que corresponda;
 - ii) - El diagnóstico que presente el análisis de los aspectos positivos y negativos que caracterizan al área urbana, al menos respecto a los temas que se mencionan en la fracción VI del presente artículo;
 - iii) - El análisis de escenarios futuros para el centro de población;
 - iv) - Los objetivos en materia de ordenamiento territorial del centro de población;
 - v) - Las políticas que deberán aplicarse para el ordenamiento territorial en materia de conservación, mejoramiento y crecimiento del centro de población;
 - vi) - Las estrategias a seguir para el cumplimiento de los objetivos del programa, las cuales se referirán a los temas siguientes:
 - a) La zonificación primaria;
 - b) La zonificación secundaria;
 - c) El sistema de vialidad y transporte, el equipamiento urbano y la infraestructura básica;
 - d) Las acciones de vivienda e identificación de reservas territoriales; y
 - e) Las medidas de protección al medio ambiente y al patrimonio histórico y cultural, así como al mejoramiento de la imagen urbana;
 - vii) - Las normas técnicas de desarrollo urbano;
 - viii) - Los proyectos y obras prioritarias que propicien el cumplimiento del modelo de ordenamiento territorial establecido en los escenarios;
 - ix) - Los instrumentos administrativos, jurídicos, de financiamiento y operación, entre otros, que hagan posible la ejecución del programa;
 - x) - Los mecanismos de evaluación que garanticen el seguimiento y control del mismo;
 - xi) - Los demás que se consideren necesarios para el cumplimiento de los objetivos propuestos.
- Como acciones propias derivadas del PDUCP se señalan las siguientes:
- i) La determinación de la zonificación correspondiente de conformidad con esta ley;
 - ii) - El establecimiento de normas y reglamentos para el control del uso y aprovechamiento del suelo, de la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; de la protección del medio ambiente y la protección del patrimonio histórico y cultural e imagen urbana;
 - iii) - La coordinación del municipio con los niveles de gobierno federal y estatal para la ejecución de los programas de inversión;
 - iv) - La ejecución de los programas de inversión que satisfagan las necesidades prioritarias de la población;
 - v) - La concertación con los distintos grupos que integran la comunidad para la ejecución de obra pública;
 - vi) - La definición de polígonos de actuación concertada u otros esquemas de fomento para la realización de proyectos prioritarios en beneficio del centro de población;
 - vii) - El desarrollo de la infraestructura básica del centro de población; y
 - viii) - En general, todas aquellas acciones que permitan promover los objetivos del Programa. (LOTDUES, Artículo 41)

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

- Artículo 115 - Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes.
- i) Cada Municipio será gobernado por un Ayuntamiento de elección popular directa, integrado por un Presidente Municipal y el número de regidores y síndicos que la ley determine. La competencia que esta Constitución otorga al gobierno municipal se ejercerá por el Ayuntamiento de manera exclusiva y no habrá autoridad intermedia alguna entre este y el gobierno del Estado;
 - ii) Los Municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley;
 - iii) Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes:
 - a) Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales;
 - b) Alumbrado público;
 - c) Limpieza, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos;
 - d) Mercados y centrales de abasto;
 - e) Panteones;
 - f) Rastro;
 - g) Calles, parques y jardines y su equipamiento;
 - h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito; e
 - i) Los demás que las Legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socio-económicas de los Municipios, así como su capacidad administrativa y financiera.
 - v) Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:
 - a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;
 - b) Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales;
 - c) Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales de la materia. Cuando la Federación o los Estados elaboren proyectos de desarrollo regional deberán asegurar la participación de los Municipios;
 - d) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales;
 - e) Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana;

- f) Fomentar servicios y técnicas para construcción;
- g) Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas y en la elaboración y aplicación de programas de ordenamiento en esta materia;
- h) Intervenir en la formulación y ejecución de programas de transporte público de pasajeros cuando aquéllos afecten su ámbito territorial; e
- i) Celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales.
- En lo conducente y de conformidad a los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución expedirán los legislamientos y disposiciones administrativas que fueren necesarios.
- LEY AGRARIA**
- Artículo 2. En lo no previsto en esta ley, se aplicará supletoriamente la legislación civil federal y, en su caso, mercantil, según la materia de que se trate.
- El ejercicio de los derechos de propiedad a que se refiere esta ley en lo relacionado con el aprovechamiento urbano y el equilibrio ecológico, se alustrará a lo dispuesto en la Ley General de Asentamientos Humanos, la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y demás leyes aplicables.
- Artículo 65. Cuando el poblado ejidal esté asentado en tierras ejidales, la asamblea podrá resolver que se delimite la zona de urbanización en la forma que resulte más conveniente, respetando la normatividad aplicable y los derechos parcelarios. Igualmente la asamblea podrá resolver que se delimite la reserva de crecimiento del poblado, conforme a las leyes de la materia.
- Artículo 66. Para la localización, deslinde y traccionamiento de la zona de urbanización y su reserva de crecimiento, se requerirá la intervención de las autoridades municipales correspondientes y se observarán las normas técnicas que emita la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (Artículo reformado mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de abril de 2012).
- Artículo 67. Cuando la asamblea constituya la zona de urbanización y su reserva de crecimiento, separará las estipulaciones necesarias para los servicios públicos de la comunidad.
- LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO**
- El principal instrumento de política con el que cuenta el país para enfrentar el cambio climático es la Ley General de Cambio Climático y la Estrategia Nacional que deriva de la misma.
- Este ordenamiento tiene como objetivo regular, fomentar y posicionar la instrumentación de la política nacional de cambio climático e incorporar acciones de adaptación y mitigación con un enfoque de largo plazo, sistemático, descentralizado, participativo e integral.
- La LGCC determina de manera clara el alcance y contenido de la política nacional de cambio climático, define las obligaciones de las autoridades del Estado y las facultades de los tres órdenes de gobierno; además establece los mecanismos institucionales necesarios para enfrentar este reto. Conforme a la Ley, la federación es la encargada de formular y conducir la política nacional de cambio climático de acuerdo con principios claramente definidos, entre los que destaca de manera relevante la corresponsabilidad social.
- Como se establece en el siguiente articulado: Artículo 9, 28, 29, 30 y 31.
- Artículo 9. Correspondé a los municipios, las siguientes atribuciones:
- i) Formular, conducir y evaluar la política municipal en materia de cambio climático en concordancia con la política nacional y estatal;
 - ii) Formular e instrumentar políticas y acciones para enfrentar el cambio climático en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, el Programa, el Programa estatal en materia de cambio climático y con las leyes aplicables en las siguientes materias:
 - a) Prestación del servicio de agua potable y saneamiento;
 - b) Ordenamiento ecológico local y desarrollo urbano;
 - c) Recursos naturales y protección al ambiente de su competencia;
 - d) Protección civil;
 - e) Manejo de residuos sólidos municipales;
 - f) Transporte público de pasajeros eficiente y sustentable en su ámbito jurisdiccional;
 - iii) Fomentar la investigación científica y tecnológica, el desarrollo, transferencia y despliegue de tecnologías, equipos y procesos para la mitigación y adaptación al cambio climático;
 - iv) Desarrollar estrategias, programas y proyectos integrales de mitigación al cambio climático para impulsar el transporte eficiente y sustentable, público y privado;
- Capítulo III. Adaptación
- Artículo 28. La federación, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán ejecutar acciones para la adaptación en la elaboración de las políticas, la Estrategia Nacional, el Programa y los programas en los siguientes ámbitos:
- i) Gestión integral del riesgo;
 - ii) Recursos hídricos;
 - iii) Agricultura, ganadería, silvicultura, pesca y acuacultura;
 - iv) Ecosistemas y biodiversidad, en especial de zonas costeras, marinas, de alta montaña, semiaridas, desérticas, recursos forestales y suelos;
 - v) Energía, industria y servicios;
 - vi) Infraestructura de transportes y comunicaciones;
 - vii) Ordenamiento ecológico del territorio, asentamientos humanos y desarrollo urbano;
 - viii) Salubridad general e infraestructura de salud pública; y
 - ix) Los demás que las autoridades estimen prioritarios.
- Artículo 29. Se considerarán acciones de adaptación:
- i) La determinación de la vocación natural del suelo;

- II. El establecimiento de centros de población o asentamientos humanos, así como en las acciones de desarrollo, mejoramiento y conservación de los mismos;
- III. El manejo, protección, conservación y restauración de los ecosistemas, recursos forestales y suelos;
- IV. La conservación, el aprovechamiento sustentable, rehabilitación de playas, costas, zona federal marítimo terrestre, terrenos ganados al mar y cualquier otro deposito que se forme con aguas marítimas para uso turístico, industrial, agrícola, pesquero, acuícola, o de conservación;
- V. Los programas hidráticos de cuencas hidrológicas;
- VI. La construcción y mantenimiento de infraestructura;
- VII. La protección de zonas inundables y zonas áridas;
- VIII. El aprovechamiento, rehabilitación o establecimiento de distritos de riego;
- IX. El aprovechamiento sustentable en los distritos de desarrollo rural;
- X. El establecimiento y conservación de las áreas naturales protegidas y corredores biológicos;
- XI. La elaboración de los atlas de riesgo;
- XII. La elaboración y aplicación de las reglas de operación de programas de subsidio y proyectos de inversión;
- XIII. Los programas de conservación y aprovechamiento sustentable de la biodiversidad;
- XIV. Los programas del Sistema Nacional de Protección Civil;
- XV. Los programas sobre asentamientos humanos y desarrollo urbano;
- XVI. Los programas en materia de desarrollo turístico;
- XVII. Los programas de prevención de enfermedades derivadas de los efectos del cambio climático, y
- XVIII. La infraestructura estratégica en materia de abasto de agua, servicios de salud y producción y abasto de energéticos.
- Artículo 30.** Las dependencias y entidades de la administración pública federal centralizada y paráestatal, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de sus competencias, implementaran acciones para la adaptación conforme a las disposiciones siguientes:
- Elaborar y publicar los atlas de riesgo que consideren los escenarios de vulnerabilidad actual y futura ante el cambio climático, atendiendo de manera preferencial a la población más vulnerable y a las zonas de mayor riesgo, así como a las islas, zonas costeras y deltas de ríos;
- Utilizar la información contenida en los atlas de riesgo para la elaboración de los planes de desarrollo urbano, reglamentos de construcción y ordenamiento territorial de las entidades federativas y municipios;
- Proporcionar e impulsar mecanismos de recaudación y obtención de recursos, para destinarlos a la protección y reubicación de los asentamientos humanos más vulnerables ante los efectos del cambio climático;
- Establecer planes de protección y contingencia ambientales en zonas de alta vulnerabilidad, áreas naturales protegidas y corredores biológicos ante eventos meteorológicos extremos;
- Establecer planes de protección y contingencia en los destinos turísticos, así como en las zonas de desarrollo turístico sustentable;
- Elaborar e implementar programas de fortalecimiento de capacidades que incluyan medidas que promuevan la capacitación, educación, acceso a la información y comunicación a la población;
- Formar recursos humanos especializados ante fenómenos meteorológicos extremos;
- Reforzar los programas de prevención y riesgo epidemiológico;
- Mejorar los sistemas de alerta temprana y las capacidades para pronosticar escenarios climáticos actuales y futuros;
- Elaborar los diagnósticos de daños en los ecosistemas hidráticos, sobre los volúmenes disponibles de agua y su distribución territorial;
- XI. Promover el aprovechamiento sustentable de las fuentes superficiales y subterráneas de agua;
- XII. Fomentar la recarga de acuíferos, la tecificación de la superficie de riego en el país, la producción bajo condiciones de prácticas de agricultura sustentable y prácticas sustentables de ganadería, silvicultura, pesca y acuacultura, el desarrollo de variedades resistentes, cultivos de reemplazo de ciclo corto y los sistemas de alerta temprana sobre pronósticos de temporadas con precipitaciones o temperaturas anormales;
- XIII. Impulsar el cobro de derechos y establecimiento de sistemas tarifarios por los usos de agua que incorporen el pago por los servicios ambientales hidrológicos que proporcionan los ecosistemas a fin de destinarlo a la conservación de los mismos;
- XIV. Elaborar y publicar programas en materia de manejo sustentable de tierras;
- XV. Operar el Sistema Nacional de Recursos Genéticos y su Centro Nacional, e identificar las medidas de gestión para lograr la adaptación de especies prioritarias y las particularmente vulnerables al cambio climático;
- XVI. Identificar las medidas de gestión para lograr la adaptación de especies en riesgo y prioristas para la conservación que sean particularmente vulnerables al cambio climático;
- XVII. Desarrollar y ejecutar un programa especial para alcanzar la protección y manejo sustentable de la biodiversidad ante el cambio climático, en el marco de la Estrategia Nacional de Biodiversidad. El programa especial tendrá las finalidades siguientes:
- a) Fomentar la investigación, el conocimiento y registro de impactos del cambio climático en los ecosistemas y su biodiversidad, tanto en el territorio nacional como en las zonas en donde la nación ejerce su soberanía y jurisdicción;
- b) Establecer medidas de adaptación basadas en la preservación de los ecosistemas, su biodiversidad y los servicios ambientales que proporcionan a la sociedad;
- XVIII. Fortalecer la resistencia y resiliencia de los ecosistemas terrestres, playas, costas y zona federal marítima terrestre, humedales, manglares, arrecifes, ecosistemas marinos y dulceacuícolas, mediante acciones para la restauración de la integridad y la conectividad ecológicas;
- XIX. Impulsar la adopción de prácticas sustentables de manejo agropecuario, forestal, silvicultura, de recursos pesqueros y acuícolas;
- XX. Atender y controlar los efectos de especies invasoras;
- XXI. Generar y sistematizar la información de parámetros climáticos, biológicos y físicos relacionados con la biodiversidad para evaluar los impactos y la vulnerabilidad ante el cambio climático;
- XXII. Establecer nuevas áreas naturales protegidas, corredores biológicos y otras modalidades de conservación y zonas prioritarias de conservación ecológica para que se facilite el intercambio genético y se favorezca la adaptación natural de la

biodiversidad al cambio climático a través del mantenimiento e incremento de la cobertura vegetal nativa, de los humedales y otras medidas de manejo y

XXIII. Realizar diagnósticos de vulnerabilidad en el sector energético y desarrollar los programas y estrategias integrales de adaptación

CAPÍTULO III MITIGACIÓN

Artículo 31. La política nacional de mitigación de Cambio Climático deberá incluir, a través de los instrumentos de planeación política y los instrumentos económicos previstos en la presente ley, un diagnóstico, planificación, medición monitoreo, reporte, verificación y evaluación de las emisiones nacionales

Esta política deberá establecer planes, programas, acciones, instrumentos económicos, de política

ESTRATEGIA NACIONAL DE CAMBIO CLIMÁTICO VISIÓN 10-20-40

La Estrategia Nacional de Cambio Climático es el instrumentoector de la política nacional en el mediano y largo plazo para enfrentar los efectos del cambio climático y trasladar hacia una economía competitiva, sustentable y de bajas emisiones de carbono. Al ser el instrumentoector, este describe los ejes estratégicos y líneas de acción a seguir con base en la información disponible del entorno presente y futuro, para así orientar las políticas de los tres órdenes de gobierno al mismo tiempo que fomentar la corresponsabilidad con los diversos sectores de la sociedad. Esto con el objetivo de atender las bondades nacionales y alcanzar el horizonte deseable para el país en el largo plazo.

5.2 Pilares de política y líneas de acción

P1 Contar con políticas y acciones climáticas transversales, articuladas, coordinadas e incluyentes

La instrumentación eficaz de la política nacional de cambio climático requiere de una coordinación transversal entre sectores y actores, de la revisión del marco jurídico, a fin de evitar contraposiciones y de la inclusión de todos los grupos sociales. La articulación de estos actores e instrumentos es indispensable para ejecutar las políticas y acciones de adaptación y mitigación señaladas en la ENCC.

Líneas de acción

P1.1 Incorporar objetivos y metas de adaptación y mitigación al cambio climático en los Planes y Programas Nacionales y Estatales de Desarrollo y en los sectoriales de la APF.

P1.2 Instrumentar el Sistema Nacional de Cambio Climático como mecanismo de coordinación entre los sectores público, privado y social y como plataforma de planeación articulada entre órdenes de gobierno.

P1.3 Garantizar mediante el Consejo de Cambio Climático el involucramiento de los sectores académico, privado y social como apoyo en la toma de decisiones de la CICC.

P1.4 Desarrollar, armonizar y fortalecer el marco jurídico vigente para incorporar criterios de cambio climático, mediante el trabajo coordinado entre los poderes ejecutivo y legislativo de los tres órdenes de gobierno.

P1.5 Promover el acceso de los particulares a la justicia ambiental y la reparación del daño ambiental *in natura* cuando sea posible, o bien la compensación en sitios prioritarios para cambio climático

P1.6 Consolidar el marco institucional de cambio climático mediante arreglos intersectoriales y transversales, la creación de áreas específicas y grupos asesores locales de atención al tema, entre otras opciones, en los tres órdenes de gobierno y los sectores de la sociedad.

P1.7 Considerar en el diseño de todas las políticas de cambio climático los aspectos de género, etnia, discapacidad, desigualdad, estado de salud e inequidad en el acceso a servicios públicos e involucrar en su instrumentación a los distintos sectores de la sociedad. En lo que corresponda, introducir el principio de "consentimiento libre previo e informado".

P1.8 Implementar acciones de mitigación y adaptación intersectoriales mediante la coordinación y concurrencia entre dependencias y de estas con las entidades públicas y privadas

P1.9 Garantizar la inclusión de criterios de adaptación y mitigación al cambio climático en los instrumentos de política como la evaluación de impacto ambiental y los ordenamientos generales, estatales y municipales del territorio, ordenamientos ecológico-marinos; ordenamientos turísticos del territorio y en programas de desarrollo urbano. A1, A2, A3 M3.

PROGRAMAS NACIONALES DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA 2013 - 2019

1.1 Controlar la expansión de las manchas urbanas

Objetivo: Controlar la expansión de las manchas urbanas, promoviendo que el crecimiento y reemplazo del parque habitacional que se requerirá en las próximas décadas se concentre en el interior de los centros urbanos existentes, estableciendo criterios claros para el crecimiento de las ciudades

1.2 Consolidar las Ciudades

Objetivo: Consolidar las ciudades mediante la utilización de la superficie intraurbana disponible (predios baldíos y subutilizados), del crecimiento 'hacia adentro' y la densificación, así como de la adecuación y ampliación de la infraestructura urbana.

1.3 Fortalecer la coordinación en áreas conurbadas y zonas metropolitanas

Objetivo: Hacer de las áreas conurbadas y las zonas metropolitanas unidades territoriales funcionales, a través del alineamiento de instrumentos financieros, de planeación y de ejecución de políticas públicas, en un contexto de coordinación intergubernamental e intersectorial.

1.4 Promover la sustentabilidad social, económica y ambiental

Objetivo: Incorporar un enfoque amplio de sustentabilidad en las acciones, proyectos e inversiones que se realicen en zonas urbanas, garantizando la protección de las condiciones ambientales y los recursos naturales

2.1 Atender el rezago habitacional

Objetivo: Otorgar financiamiento a la vivienda bajo estrictos criterios de ordenamiento urbano promoviendo el uso intensivo del suelo intraurbano y el aprovechamiento del parque habitacional existente

Movilidad Sustentable

Objetivo: Impulsar la movilidad sustentable en las ciudades y metrópolis en coordinación con la política de desarrollo urbano, mediante la reducción de las necesidades de movilidad de la población por la proximidad de los usos del suelo, el fomento

al transporte público masivo y sustentable y ferroviario, así como menores incentivos para el transporte en automóvil.

Gestión del Suelo

Objetivos:

- Generar oferta de suelo para atender las necesidades habitacionales y de infraestructura especialmente de la población de menores ingresos.
- Diseñar nuevos instrumentos normativos, jurídicos y tributarios, así como mejorar los ya existentes para dar certidumbre al uso de suelo y evitar la especulación y subutilización del mismo, así como para incentivar el crecimiento ordenado de las ciudades.

CONSTITUCIÓN POLITICA DEL ESTADO DE SONORA

ARTICULO 136.- Son facultades y obligaciones de los Ayuntamientos

I.- En el ámbito de su competencia, promover e inducir el desarrollo económico, social, político y cultural y el bienestar de los habitantes, conforme a los principios de justicia y seguridad jurídica y a los Planes y Programas de Gobierno Municipales.

II.- En el marco del Sistema Estatal de Planeación conducir la formulación, instrumentación, control y evaluación del Plan Municipal de Desarrollo, al que estarán sujetas las funciones y actividades del Ayuntamiento y la Administración Pública Municipal e inducir y conciliar con las representaciones de los sectores social y privado las acciones a realizar para su elaboración y ejecución

XVIII.- Promover la participación y cooperación de la comunidad en la planeación, construcción y conservación de obras, prestación de servicios públicos y, en general, en la ejecución de acciones para el desarrollo de la comunidad, y en su caso, conciliar acciones con los interesados.

XXXV.- Formular, aprobar y administrar la zonificación y programas de desarrollo urbano municipal

XXXVI.- Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales

XXXVII.- Participar en la formulación, instrumentación, control y evaluación de los Programas de Desarrollo Regional, derivados del Plan Estatal de Desarrollo

XXXVIII.- Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales

XL.- Otorgar licencias y permisos para construcciones.

XLI.- Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas, y en la elaboración y aplicación de programas de ordenamiento en esta materia.

XLII.- Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial.

XLIII.- Celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales

XLIV.- Expedir los reglamentos y disposiciones administrativas que fueren necesarios, de conformidad con lo establecido en el párrafo tercero del artículo 27 de la Constitución General de la

República.

ARTICULO 137.- Los Municipios, dentro de sus respectivas jurisdicciones, tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes:

a) Agua Potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de aguas residuales

b) Alumbrado Público

c) Limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos

d) Mercados y centrales de abasto

e) Rastros

g) Calles, Parques y Jardines y su equipamiento.

h) Seguridad Pública, en los términos del artículo 21 de la Constitución Federal, policía Preventiva Municipal y Tránsito

LEY ESTATAL DE PLANEACION DEL ESTADO DE SONORA

ARTICULO 8o.- Para el funcionamiento del Sistema Estatal de Planeación Democrática, las funciones de planeación se distribuyen de la siguiente manera

A nivel municipal

a) A los ayuntamientos del Estado compete

1. Aprobar y publicar el Plan Municipal de Desarrollo.
2. Remitir los planes municipales de desarrollo al Congreso del Estado para su conocimiento.
3. Presidir y conducir el Comité de Planeación Municipal por conducto del
4. Presidente Municipal.
5. Convenir con el Ejecutivo del Estado, su participación en el proceso de planeación del desarrollo, de acuerdo con lo establecido en esta Ley

b) A la administración pública municipal corresponde

3. Intervenir respecto a las materias que le competan en la elaboración del Plan Municipal de Desarrollo.
2. Asentar la congruencia de sus programas con los planes municipales, estatal y nacional de desarrollo
3. Participar en la elaboración de los programas que les corresponden presentando las propuestas que procedan en relación a sus funciones y objetivos
4. Verificar periódicamente la relación que guarden sus actividades, así como los resultados de su ejecución con los objetivos y prioridades de su programa.

LEY DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y PROTECCIÓN AL AMBIENTE DEL ESTADO DE SONORA

CAPITULO II DE LAS COMPETENCIAS Y DE LA COORDINACIÓN

ARTICULO 5o.- Las atribuciones en las materias objeto de esta ley serán ejercidas por el Estado y los municipios, conforme a las bases establecidas en el artículo 4º de la Ley General

La distribución de competencias en materia forestal se establece en la Ley de Fomento para el Desarrollo Forestal Sustentable del Estado de Sonora

ARTICULO 8º.- Corresponden a los municipios, a través de los ayuntamientos

- I.- La formulación, conducción y evaluación de la política ambiental municipal.
- II.- La aplicación de los instrumentos de política ambiental previstos en esta ley y la preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente en bienes y zonas de jurisdicción municipal en las materias que no estén expresamente atribuidas a la Federación o al Estado;
- III.- La aplicación de las disposiciones jurídicas en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos mercantiles o de servicios, así como de emisiones de contaminantes a la atmósfera provenientes de fuentes móviles que no sean consideradas de jurisdicción federal o estatal, con la participación que de acuerdo con esta ley corresponda al Estado;
- IV.- La aplicación de las disposiciones jurídicas relativas a la prevención y control de los efectos sobre el ambiente ocasionados por el manejo integral de residuos sólidos urbanos;
- V.- La aplicación de las disposiciones jurídicas relativas a la prevención y control de la contaminación por ruido, vibraciones, energía térmica, radiaciones electromagnéticas y lumínicas y otras perjudiciales para el equilibrio ecológico y el ambiente proveniente de fuentes fijas que funcionen como establecimientos mercantiles o de servicios, así como la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones aplicables a las fuentes móviles, excepto las que conforme a la Ley General sean de jurisdicción federal o estatal;
- VI.- La aplicación de las disposiciones jurídicas en materia de prevención y control de la contaminación de las aguas que tengan asignadas, con la participación que conforme a esta ley corresponda al Estado;
- VII.- La formulación y expedición de los programas de ordenamiento ecológico municipal a que se refiere esta ley y la Ley General así como el control y vigilancia del uso y cambio de uso de suelo establecido en dichos programas;
- VIII.- La preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente en los centros de población, en relación con los efectos derivados de los servicios de alcantarillado, limpia, mercados, centrales de abasto, panteones, rastros, tránsito y transportes locales, siempre y cuando no se trate de facultades otorgadas a la Federación o al Estado;
- IX.- La participación en emergencias y contingencias ambientales, conforme a las políticas y programas de protección civil que al efecto se establezcan;
- X.- La vigilancia del cumplimiento de las normas oficiales mexicanas expedidas por la Federación a que se refieren las fracciones III, IV y VI de este artículo;
- XI.- La participación en la atención de los asuntos que afectan el equilibrio ecológico de dos o más municipios y que generen efectos ambientales en su circunscripción territorial;
- XII.- La formulación y conducción de la política municipal de información y difusión en materia ambiental;
- XIII.- La evaluación del impacto ambiental de las obras y actividades que le competen en los términos de esta ley;
- XIV.- La participación en la evaluación del impacto ambiental de obras o actividades de competencia estatal, cuando las mismas se realicen en el ámbito de su circunscripción territorial en los términos de la presente ley;
- XV.- La formulación, ejecución y evaluación del programa municipal de protección al ambiente;
- XVI.- La participación en el establecimiento, regulación, administración y vigilancia de las áreas naturales protegidas;
- XVII.- El establecimiento, regulación, administración y vigilancia de zonas de preservación ecológicas de los centros de población, parques urbanos, jardines públicos y demás áreas análogas previstas por la legislación local;
- XVIII.- La protección de la imagen de los centros de población y las áreas de valor escénico;
- XX.- La aplicación de las sanciones administrativas por violaciones a la presente ley y a las disposiciones que de ellas se deriven;
- XXI.- La presentación de las acciones procedentes ante las autoridades competentes de los hechos que puedan constituir ilícitos, materia de esta ley;
- XXII.- Regular el trato digno y respetuoso que deberá darse a los animales; y
- XXIII.- Las demás que conforme a esta u otras disposiciones jurídicas le correspondan

ARTICULO 11.- El Estado y los ayuntamientos aplicarán en la formulación y conducción de la política ambiental que les corresponda y en la expedición de las disposiciones que devengan de la presente ley, de acuerdo con sus respectivas competencias los siguientes principios:

- I.- Los ecosistemas son patrimonio común de la sociedad, y de su equilibrio dependen la vida y las posibilidades productivas del Estado;
- II.- Los ecosistemas y sus elementos deben ser aprovechados de manera que se asegure una productividad óptima y sostenible, compatible con su equilibrio e integridad;
- III.- Las autoridades y los particulares deben asumir la responsabilidad de la protección del equilibrio ecológico;
- IV.- La responsabilidad respecto al equilibrio ecológico comprende las condiciones presentes y las que determinarán la calidad de la vida de las futuras generaciones;
- V.- La prevención de las causas que generan los desequilibrios ecológicos es el medio más eficaz para evitarlos;
- VI.- El aprovechamiento de los recursos naturales renovables debe realizarse de manera que se asegure el mantenimiento de su diversidad y renovabilidad;
- VII.- Los recursos naturales no renovables deben utilizarse de modo que se evite el peligro de su agotamiento, y la generación de efectos ecológicos adversos;
- VIII.- La coordinación entre los distintos niveles de gobierno y la concertación con la sociedad son indispensables para la eficacia de las acciones ecológicas;
- IX.- El sujeto principal de la concertación ecológica son los individuos y los grupos y organizaciones sociales. El propósito de la concertación de acciones ecológicas es reorientar la relación entre la sociedad y la naturaleza;

X.- Los criterios de preservación y restauración del equilibrio ecológico que establezca esta ley, la Ley General y demás disposiciones que de ellas se deriven se considerarán por el Estado y los ayuntamientos en la regulación, promoción e inducción de las acciones de los particulares en los campos económico y social.

XI.- Toda persona tiene derecho a disfrutar de un ambiente sano. Las autoridades, en los términos de esta ley y otras disposiciones legales aplicables, tomarán las medidas para preservar ese derecho.

XII.- Quien realice obras o actividades que afecten o puedan afectar el ambiente está obligado a prevenir, minimizar o reparar los daños que cause, así como a asumir los costos que dicha afectación implique. Asimismo, debe incentivarse a quien proteja el ambiente y aproveche de manera sustentable los recursos naturales;

XIII.- La transversalidad de las políticas públicas en materia ambiental promueve el desarrollo sustentable mediante la coordinación intersectorial de las estrategias, acciones y metas contenidas en los programas sectoriales integrando y jerarquizando las políticas públicas e induciendo synergias entre crecimiento económico, bienestar y sustentabilidad;

XIV.- Garantizar el derecho de las comunidades, incluyendo a los pueblos indígenas, a la protección, preservación, uso y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la salvaguarda y uso de la biodiversidad, de acuerdo a lo que determine esta ley, la Ley General y otros ordenamientos aplicables;

XV.- La erradicación de la pobreza es necesaria para el desarrollo sustentable;

XVI.- Garantizar la completa participación de la mujer en las funciones de protección, preservación y aprovechamiento de los recursos naturales y para lograr el desarrollo sustentable;

XVII.- El control y la prevención de la contaminación ambiental, el adecuado aprovechamiento de los elementos naturales y el mejoramiento del entorno natural en los asentamientos humanos, son elementos fundamentales para elevar la calidad de vida de la población; y

XVIII.- La educación es un medio para valorar la vida a través de la prevención del deterioro ambiental, preservación, restauración y el aprovechamiento sostenible de los ecosistemas y con ello evitar los desequilibrios ecológicos y daños ambientales.

Cabe también mencionar que los siguientes instrumentos de planeación tienen cabida en el proceso de planeación, estos son los siguientes:

- Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
- Programa Regional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Dichos documentos están en proceso de elaboración y aprobación por parte del Gobierno del Estado.

Considerando que actualmente no existen estos instrumentos de planeación territorial se determinó alinear las estrategias del presente documento con los criterios de planeación del desarrollo tanto nacionales, estatales y municipales. Sin embargo se realizó la alineación con los niveles superiores de planeación: Plan Municipal de Desarrollo 2013-2015, Plan de Estatal de Desarrollo del Estado de Sonora 2010-2015, Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Planeación Estratégica:

• PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2013-2018

Denominado "Sistema Nacional de Desarrollo 2013 – 2018", establece cinco metas nacionales.

- México en paz,
- México incluyente,
- México con educación de calidad,
- México próspero,
- México con responsabilidad global

Así como tres estrategias transversales:

- Democratizar la productividad,
- Gobierno cercano y moderno,
- Perspectiva de género.

De este Plan se derivan los siguientes programas:

• PROGRAMA SECTORIAL DE DESARROLLO AGRARIO Y TERRITORIAL Y URBANO

Objetivos:

- Incidir en el crecimiento ordenado de los asentamientos humanos, los centros de población y las zonas metropolitanas.
- Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.
- Fomentar el acceso a la vivienda mediante soluciones habitacionales bien ubicadas, dignas y de acuerdo a estándares de calidad internacional.

• PROGRAMA NACIONAL DE DESARROLLO URBANO 2014 – 2018

Objetivos:

- Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes.
- Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental.
- Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo.
- Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos.
- Consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.
- Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales.

• PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2014 – 2018

• Objeto de elevar el nivel de bienestar de la sociedad, se deben crear las condiciones necesarias que hagan posible el desarrollo integral de todas las regiones y sectores del país, a fin de que todos los mexicanos puedan desarrollar su potencial productivo conforme a las metas que se hayan propuesto.

Objetivo:

- Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Estrategias:

- 1.1. Desarrollar a México como plataforma logística con infraestructura de transporte multimodal que genere costos competitivos y valor agregado, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social
- 1.2. Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente
- 1.3. Desarrollar infraestructura de comunicaciones que amplíe la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicaciones

• PROGRAMA NACIONAL DE VIVIENDA 2014 – 2018.

Objetivos:

- Controlar la expansión de las manchas urbanas a través de la política de vivienda.
- Mejorar la calidad de la vivienda rural y urbana y su entorno, al tiempo de disminuir el déficit de vivienda.
- Diversificar la oferta de soluciones habitacionales de calidad que responda eficazmente a las diversas necesidades de la población.
- Generar esquemas óptimos de créditos y subsidios para acciones de vivienda.
- Fortalecer la coordinación interinstitucional que garanticé la corresponsabilidad de los tres órdenes de gobierno en la Política Nacional de Vivienda.

Generar información de calidad y oportuna para contribuir a mejores tomas de decisiones en el sector de la vivienda.

• PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2013-2018

IV.2. Plan de acción: Eliminar las trabas que limitan el potencial productivo del país para impulsar y orientar un crecimiento verde incluyente y facilitador que preserve nuestro patrimonio natural al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo de manera eficaz. Por ello, se necesita hacer del cuidado del medio ambiente una fuente de beneficios palpable. Es decir, los incentivos económicos de las empresas y la sociedad deben contribuir a alcanzar un equilibrio entre la conservación de la biodiversidad, el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y el desarrollo de actividades productivas, así como retribuir a los propietarios o poseedores de los recursos naturales por los beneficios de los servicios ambientales que proporcionan. La sustentabilidad incluye el manejo responsable de los recursos hídricos, el aumento de la cobertura de los servicios de agua potable, alcantarillado y saneamiento, así como la infraestructura hidroagrícola y de control de inundaciones.

Estrategia 3.3.3 Proteger y preservar el patrimonio cultural nacional.

Líneas de acción:

- Promover un amplio programa de rescate y rehabilitación de los centros históricos del país.
- Impulsar la participación de los organismos culturales en la elaboración de los programas de desarrollo urbano y medio ambiente.

Estrategia 4.4.1. Implementar una política integral de desarrollo que vincule la sustentabilidad ambiental con costos y beneficios para la sociedad.

Líneas de acción:

- Alinear y coordinar programas federales, e inducir a los estatales y municipales para facilitar un crecimiento verde incluyente con un enfoque transversal.
- Actualizar y alinear la legislación ambiental para lograr una eficaz regulación de las acciones que contribuyen a la preservación y restauración del medio ambiente y los recursos naturales.
- Promover el uso y consumo de productos amigables con el medio ambiente y de tecnologías limpias, eficientes y de bajo carbono.
- Establecer una política fiscal que fomente la rentabilidad y competitividad ambiental de nuestros productos y servicios.
- Promover esquemas de financiamiento e inversiones de diversas fuentes que multipliquen los recursos para la protección ambiental y de recursos naturales.
- Impulsar la planeación integral del territorio, considerando el ordenamiento ecológico y el ordenamiento territorial para lograr un desarrollo regional y urbano sustentable.
- impulsar una política en mares y costas que promueva oportunidades económicas teniente la competitividad la coordinación y enfrente los efectos del cambio climático protegiendo los bienes y servicios ambientales.
- Orientar y fortalecer los sistemas de información para monitorear y evaluar el desempeño de la política ambiental.
- Colaborar con organizaciones de la sociedad civil en materia de ordenamiento ecológico, desarrollo económico y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales.

Estrategia 4.4.2. Implementar un manejo sustentable del agua, haciendo posible que todos los mexicanos tengan acceso a ese recurso.

Líneas de acción:

- Asegurar agua suficiente y de calidad adecuada para garantizar el consumo humano y la seguridad alimentaria.
- Crear el uso y aprovechamiento del agua en cuencas y acuíferos afectados por déficit y sobreexplotación, proporcionando la sustentabilidad sin limitar el desarrollo.

Estrategia 4.4.3. Fortalecer la política nacional de cambio climático y cuidado al medio ambiente para transitar hacia una economía competitiva, sustentable, resiliente y de bajo carbono.

Líneas de acción:

- Ampliar la cobertura de la infraestructura y programas ambientales que protejan la salud pública y garantizan en la conservación de los ecosistemas y recursos naturales.

- Desarrollar las instituciones e instrumentos de política del Sistema Nacional de Cambio Climático
- Acelerar el tránsito hacia un desarrollo bajo en carbono en los sectores productivos primarios, industriales y de la construcción, así como en los servicios urbanos, turísticos y de transporte
- Promover el uso de sistemas y tecnologías avanzados de alta eficiencia energética y de baja o nula generación de contaminantes o compuestos de efecto invernadero.
- Impulsar y fortalecer la cooperación regional e internacional en materia de cambio climático, biodiversidad y medio ambiente
- Lograr un manejo integral de residuos sólidos, de manejo especial y peligroso, que incluya el aprovechamiento de los materiales que resulten y minimice los riesgos a la población y al medio ambiente
- Realizar investigación científica y tecnológica, generar información y desarrollar sistemas de información para diseñar políticas ambientales y de mitigación y adaptación al cambio climático.
- Lograr el ordenamiento ecológico del territorio en las regiones y circunscripciones políticas prioritarias y estratégicas, en especial en las zonas de mayor vulnerabilidad climática.
- Continuar con la incorporación de criterios de sustentabilidad y educación ambiental en el Sistema Educativo Nacional, fortalecer la formación ambiental en sectores estratégicos.
- Continuar a mejorar la calidad del aire, y reducir emisiones de compuestos de efecto invernadero mediante combustibles más eficientes, programas de movilidad sustentable y la eliminación de los apoyos ineficientes a los usuarios de los combustibles fosiles.
- Lograr un mejor monitoreo de la calidad del aire mediante una mayor calidad de los sistemas de monitoreo existentes y una mejor cobertura de ciudades

Estrategia 4.4.4. Proteger el patrimonio natural.

Líneas de acción

- Promover la generación de recursos y beneficios a través de la conservación, restauración y aprovechamiento del patrimonio natural, con instrumentos económicos, financieros y de política pública innovadores.
- Impulsar e incentivar la incorporación de superficies con aprovechamiento forestal, maderable y no maderable
- Promover el consumo de bienes y servicios ambientales, aprovechando los esquemas de certificación y generando la demanda para ellos, tanto a nivel gubernamental como de la población en general.¹³⁵
- Fortalecer el capital social y las capacidades de gestión de ejidos y comunidades en zonas forestales y de alto valor para la conservación de la biodiversidad.
- Incrementar la superficie del territorio nacional bajo modalidades de conservación, buenas prácticas productivas y manejo regulado del patrimonio natural.
- Focalizar los programas de conservación de la biodiversidad y aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, para generar beneficios en comunidades con población de alta vulnerabilidad social y ambiental.
- Promover el conocimiento y la conservación de la biodiversidad, así como fomentar el trato humano a los animales.
- Fortalecer los mecanismos e instrumentos para prevenir y controlar los incendios forestales.
- Mejorar los esquemas e instrumentos de reforestación, así como sus indicadores para lograr una mayor supervivencia de plantas
- Recuperar los ecosistemas y zonas deterioradas para mejorar la calidad del ambiente y la provisión de servicios ambientales de los ecosistemas.

Estrategia 4.10.4. Impulsar el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales del país

Líneas de acción

- Promover la tecnificación del riego y optimizar el uso del agua.
- Impulsar prácticas sustentables en las actividades agrícola, pecuaria, pesquera y acuícola
- Establecer instrumentos para rescatar, preservar y potenciar los recursos genéticos
- Aprovechar el desarrollo de la biotecnología, cuidando el medio ambiente y la salud humana

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA 2013-2018

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

I. Retos, Objetivos y Estrategias Generales

Eje 1. Nuevo Modelo De Desarrollo Urbano Y Metropolitano

1.1. Controlar La Expansión De Las Manchas Urbanas

1.2. Consolidar Las Ciudades

1.3. Fortalecer La Coordinación En Áreas Conurbadas Y Metropolitanas

1.4. Promover La Sustentabilidad Social, Económica Y Ambiental

Eje 2. Vivienda Digna Y Sustentable

2.1. Atender El Rezagado Habitacional

2.2. Mejorar La Calidad De La Vivienda Y Su Entorno

Eje 3. Movilidad Sustentable

Eje 4. Gestión Del Suelo

Eje 5. Desarrollo Regional Sustentable Y Ordenamiento Territorial

II. Instrumentos Transversales

1. Reestructura Del Sistema De Planeación Territorial

2. Coordinación Interinstitucional

3. Participación Social Efectiva

4. (4) Modernización Del Mercado Laboral

5. F. Financiamiento

6. Seguimiento Y Evaluación

7. Comunicación Y Difusión

PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2010-2015

Eje Rector 1. Sonora Solidario

Eje Rector 2. Sonora Saludable

Eje Rector 3. Sonora Educado

Eje Rector 4. Sonora Competitivo y Sustentable

Eje Rector 5. Sonora Seguro

Eje Rector 6. Sonora Ciudadano, Democrático y Municipalista

Eje Rector 7. Sonora Competitivo y Sustentable

Estrategia 4.1. Infraestructura productiva.

Potenciar la infraestructura física, legal y educativa, para abrir oportunidades de negocios y cooperación, como prioridad de las políticas públicas del desarrollo económico

Objetivos Estratégicos:

4.1.1. Impulsar la infraestructura de apoyo al desarrollo, como lo es la infraestructura carretera, aeroportuaria, portuaria y de comunicaciones, así como el desarrollo y fortalecimiento de parques industriales para garantizar a la población el acceso a los servicios y a las actividades económicas

4.1.2. Focalizar los incentivos a las inversiones y al desarrollo de infraestructura con el objeto de crear corredores turísticos que vinculen actividades diversas y promuevan permanencias más prolongadas de los visitantes

4.1.5. Actualizar el marco jurídico e institucional de los sectores económicos y apoyar las iniciativas de concurrencia legal y normativa intersectoriales

4.1.6. Promover el establecimiento y respeto de un marco jurídico garantizante del desarrollo sustentable de actividades económicas

Estrategia 4.2. Competir para ganar.

Crear las condiciones óptimas para impulsar el desarrollo de las regiones de Sonora, generar empleos bien remunerados y producir bienes y servicios de alto valor agregado.

Objetivos Estratégicos:

4.2.1. Fomentar iniciativas y actividades de cooperación internacional de Sonora con regiones y países estratégicos y la coordinación entre los diferentes actores estatales e internacionales.

4.2.3. Propiciar la creación de convenios de hermanamiento con otros estados del mundo a fin de consolidar intercambios en áreas específicas en beneficio de las distintas regiones de Sonora.

4.2.4. Generar procesos de articulación productiva en la entidad, que permitan potenciar la generación de empleos e inversión, aprovechando las vocaciones económicas de la región y las alianzas estratégicas.

Estrategia 4.3. Compromiso con el futuro.

Impulsar el desarrollo económico y social con responsabilidad ambiental y con compromiso hacia las nuevas generaciones

Objetivos Estratégicos:

4.3.1. Integrar la conservación del capital natural del Estado de Sonora con el desarrollo social y económico.

4.3.2. Inducir la instrumentación de tecnologías más limpias y amigables con el medio ambiente en el ámbito doméstico, industrial, agrícola y de transporte en el estado de Sonora

4.3.3. Impulsar el manejo sustentable de los recursos naturales a través de proyectos productivos.

4.3.4. Incorporar criterios de sustentabilidad en la política social, que busquen la preservación del patrimonio natural de las familias y sus comunidades.

4.3.5. Promover el desarrollo de prácticas de gestión ambiental que contribuyan a la competitividad y crecimiento económico.

4.3.6. Fomentar la participación del sector privado en la incorporación de prácticas de eco eficiencia en sus actividades productivas y en el desarrollo de la infraestructura ambiental

4.3.7. Propiciar el desarrollo ordenado, productivo y corresponsable, así como la recuperación de los suelos estatales con criterios de sustentabilidad, para aprovechar eficientemente su potencial y vocaciones productivas.

4.3.8. Evaluar los impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en diferentes sectores socioeconómicos y sistemas ecológicos de Sonora.

4.3.9. Generar un cambio positivo y proactivo en la participación individual a través de una cultura de la promoción para el cuidado, preservación, reuso y pago del agua

4.3.10. Lograr la ampliación en el abastecimiento y cobertura del servicio de agua potable, mejorando su calidad en las localidades, fortaleciendo las capacidades técnicas, comerciales y financieras de los organismos operadores del agua en Sonora

4.3.11. Fomentar el ecoturismo como herramienta para la conservación de la riqueza natural y el desarrollo económico del Estado

Estrategia 4.5. Valor al campo y al mar.

Incrementar la competitividad de la economía del campo y del sector acuícola y pesquero, para generar procesos de mayor valor del sector primario en Sonora.

Objetivos Estratégicos:

4.5.2. Promover la modernización tecnológica y de infraestructura para el desempeño de las actividades acuícolas y pesqueras del Estado

Estrategia 4.6. Sonora está de moda.

Consolidar a Sonora como destino turístico y de inversiones, mediante un nuevo modelo de diversificación y articulación, dándole una importante promoción a sus productos

Objetivos Estratégicos:

4.6.3. Crear el desarrollo de rutas turísticas que permitan aprovechar la diversidad cultural, geográfica e histórica de Sonora

4.6.4. Promover la coordinación institucional permanente de los actores del sector turismo

4.6.5. Fortalecer la coordinación entre el gobierno del estado, los gobiernos municipales, la iniciativa privada y representantes de la sociedad y de la comunidad artística, para encauzar una participación más activa de todos los prestadores de servicios en el diseño del modelo turístico a seguir por Sonora.

Eje Rector 6: Sonora ciudadano y municipalista.

El Gobierno de Sonora reconoce a los ciudadanos como el centro de toda acción, por ello administra y gestiona la participación de todos los sonorenses, reconociendo a los ayuntamientos y a las instituciones federales como sus aliados. Asimismo, respeta y trabaja de la mano con los poderes Legislativo y Judicial por ser igualmente instituciones de y para los ciudadanos.

Estrategia 6.3. Alianza Municipalista

Acerca el gobierno del estado a la gente, dándole un enfoque territorial al ejercicio de la función pública que permita mejorar la comunicación con el ciudadano, fortalecer la relación con los municipios y apoyar el desarrollo local y regional.

Objetivos Estratégicos

6.3.1. Establecer mecanismos de coordinación de las políticas públicas del estado con los municipios para impulsar el desarrollo regional.

6.3.2. Impulsar un gobierno municipalista a fin de fortalecer las capacidades de los gobiernos locales para optimizar sus competencias y el logro de sus fines.

6.3.4. Consolidar las funciones de los Comités de Planeación Municipal, para lograr la integración de los proyectos de infraestructura estatal con los Planes de Desarrollo Municipal.

6.3.6. Propiciar que los gobiernos municipales ejerzan sus facultades legislativas y reglamentarias, para desarrollar sus ordenamientos jurídicos.

PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO 2013-2015

Ejes Rectoros

La visualización de Desarrollo, Competitividad y Prosperidad para Hermosillo, así como su posicionamiento como capital líder en el país se construye a partir de 5 ejes rectores:

Eje Rector 1: Infraestructura y desarrollo para Hermosillo.

Eje Rector 2: Una nueva y mejor generación.

Eje Rector 3: Conciliación y tolerancia

Eje Rector 4: Transparencia en la gestión. Administración con resultados.

Eje Rector 5: Seguridad, prevención y protección civil.

Eje Rector 1: Infraestructura y desarrollo para Hermosillo.

- Infraestructura de la ciudad para garantizar y impulsar el desarrollo.
- Crecimiento ordenado con soporte técnico y concertación ciudadana.
- Construcción de infraestructura para el desarrollo sustentable.
- Servicios públicos de alta calidad y mejor imagen urbana.
- Garantizar el suministro de agua potable en condiciones de operación óptima y sostenible.
- Promover acciones para impulsar el desarrollo económico y turístico del municipio.

Eje Rector 2: Una nueva y mejor generación.

- Acciones para mejorar la calidad de vida del ciudadano.
- Multiplicar y acercar a las personas la oportunidad de actualización educativa, desempeño deportivo y formación cultural y artística.

Eje Rector 4: Transparencia en la gestión. Administración con resultados.

- Impulsar esquemas eficientes de inspección y verificación de permisos y licencias transformando procesos con el uso de la tecnología.

Eje Rector 5: Seguridad, prevención y protección civil.

- El principal objetivo en esta materia, es fortalecer la presencia policial en colonias, comunidades, calles de la ciudad y espacios públicos que vengan a garantizar la seguridad de las personas, sus bienes y el distrito de la ciudad.

En consideración a estos criterios se desarrollaron las estrategias y se programaron las acciones en concordancia con las mismas que se consideraron necesarias.

DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

El Centro de Población, comprende el espacio territorial donde las autoridades del Municipio, Estado y Federación ejercen en forma concurrente y coordinada, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones y competencias, sus atribuciones para la planeación y regulación de la conservación, mejoramiento y crecimiento del Centro de Población. Así mismo,

circscribe al ámbito de aplicación de este Programa de Desarrollo Urbano.

El Centro de población comprende dentro de sus límites adyacentes a la ciudad de Hermosillo, a otras localidades pertenecientes al mismo municipio como son: El Troncal, El Chanate, Hacienda Residencial, La Victoria, Los Choros, El Tazajal, San Pedro El Saucito, y Santa Rita.

El Centro de Población de Hermosillo se ha definido como un polígono de 209,402.5 hectáreas, con una mancha urbana de 18,394.03 hectáreas; cuyos vértices tienen la siguiente ubicación indicada en coordenadas UTM:

X	Y
480371.25m	3239340.42m
480370.01m	3185583.93m

524137.75m
524186.37m
513805.65m
507702.66m
497021.79m
503779.32m
499448.05m

3239016.87m
3200712.82m
3198241.54m
3195451.3m
3156486.31m
3159281.78m
3155214.23m

Causas de modificación: El límite del centro de población se incrementó en 109,402.5 hectáreas, con respecto al establecido en el Programa de Desarrollo Urbano, autorizado en 2007 que era de 100,000 hectáreas, debido a la incorporación de la zona de "La Pintada", para declararla como zona arqueológica.

El límite de crecimiento del centro de población se debió a la expansión hacia el norte propiciada por las obras de infraestructura derivadas del Acueducto Independencia, el integrar el trazo del Blvd. Dr. Antonio Quiroga al sur. Así mismo, la concentración de actividades productivas y de servicios del Centro de Población de Hermosillo, ha incrementado el impacto regional a nivel municipal y estatal por lo que se ha considerado que debe incrementarse también el área normativa.

Límite de crecimiento primera etapa 33,540 hectáreas.

Límite de crecimiento segunda etapa 39,100 hectáreas.

Ver plano anexo E1 Límite del centro de población.

V. DIAGNÓSTICO

ÁMBITO SUBREGIONAL

La ciudad de Hermosillo, es la cabecera del Municipio del mismo nombre y capital del Estado de Sonora; ubicado en la porción centro-este de la planicie costera, en la región Noroeste de México.

El municipio de Hermosillo, representa el 8.70% de la superficie del Estado de Sonora y colinda con los municipios de Pitiquito al Noroeste, Carbó y San Miguel de Horcasitas al Noreste, Ures y Mazatlán al Este y La Colgrada y Guaymas al Sureste. En su franja costera colinda con el Golfo de California al Oeste.

El Centro de Población comprende dentro de sus límites, además de la localidad de Hermosillo, a otras localidades pertenecientes al mismo municipio entre las que destacan La Victoria, el Tazajal, San Pedro el Saucito, la Mesa del Sérí y Las Placitas.

El Centro de población de Hermosillo se ubica geográficamente a los 29°07' de latitud Norte y 110°58' de longitud oeste y una altitud de 210 msnm¹, es tanto que el centro de población tiene una extensión territorial de 187,600 Has.

Su ubicación geográfica, su cercanía con la frontera y con el puerto marítimo de Guaymas, la coloca en una ubicación estratégica, que auna la red de comunicaciones en sus diferentes medios de transporte, facilita e incentiva el intercambio comercial; además se cuenta con un aeropuerto internacional, línea ferroviaria y red primaria de enlaces terrestres como soporte básico de la estrategia territorial nacional.

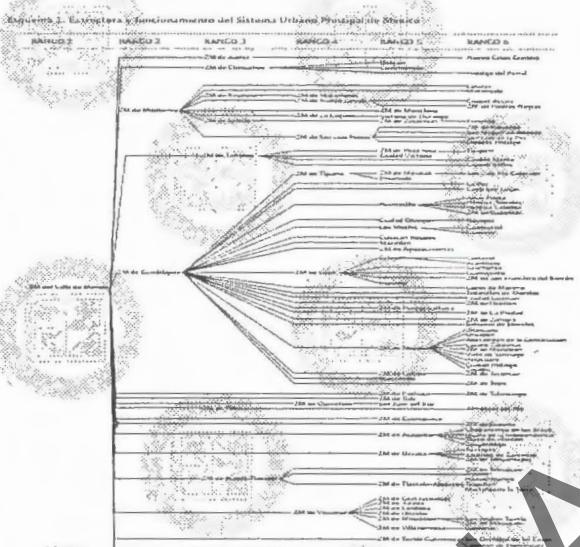


Estrategia para el desarrollo sustentable

Hermosillo. Actualmente desempeña su papel como nodo funcional dentro de la red del Sistema Urbano Principal (SUP), dentro de este sistema están subdivididas a manera de subsistemas las diferentes categorías, los Sistemas Urbanos Rurales (SUR), se definen como una zona que está compuesta por una delimitación funcional por aspectos económicos, sociales, de infraestructura, equipamiento, servicios y tecnología, entre otros, misma que se encuentra situada a su vez en la Macro-región Noroeste del país, según la Estrategia Territorial Nacional (SEDESOL, 2012) llamada Hermosillo-Ciudad Obregón, dicho sistema está categorizado como de nivel medio, es decir, que cuenta con un sistema de ciudades de jerarquía funcional y es altamente susceptible a trabajar en redes, sus ventajas competitivas la colocan como un punto estratégico en las cadenas de valor, ya que esta se encuentra ubicada en el corredor noroeste, que articula a la ciudad de Tijuana-Méjico-Culiacán-Tepic-Guadalajara-Ciudad de México mediante sus servicios logísticos interurbanos e interregionales de la red primaria que vinculan las ciudades del territorio nacional, así como del exterior del país, por ejemplo, Hermosillo actúa como nodo entre el Puerto de Altura de Guaymas y Estados Unidos, concretamente con el Estado de Arizona, representando otra ventaja logística en la región.



Según la, Estrategia Territorial Nacional (SEDESOL 2012) Hermosillo desempeña la categoría y por lo tanto las funciones de una ciudad “Alfa”, la misma categoría que las ciudades de Tijuana y Culiacán y cuyas, únicas son las de salisface de servicios superiores a su Sistema Urbano Rural, poseyendo vínculos fuertes con las ciudades de Guaymás, Nogales y Cd. Obregón. Si bien existen ciudades nodales que conforman esquemas jerárquicos en la mayoría de los SUR, el fortalecimiento de cada uno de ellos será posible, entre otras medidas, promoviendo una estructura tipo red de sus sistemas de ciudades, donde se logre una mayor accesibilidad y conectividad entre las ciudades de rangos menores, estos centros urbanos, como en el caso de la ciudad de Hermosillo que cumple funciones muy importantes de desarrollo regional, en particular, por sus vínculos con las zonas rurales que requieren de bienes y servicios en escalas menores asociados a las actividades primarias



Fuente: Estrategia Territorial Nacional

MEDIO FISICO NATURAL

CLIMA

El clima en el Centro de Población de Hemisférios es un clima desértico muy seco, BWh(j)hw(x), bajo la clasificación de Köppen con una condición de temperatura de tipo cálido, con un régimen de lluvia de verano, y escasa todo el año, con un porcentaje de lluvia > 10,2 mm para lluvia de verano y < 36 mm para lluvia de invierno. Presenta una temperatura media anual >22 °C, y la temperatura media anual de invierno > 10 °C.

temperatura del mes más frío < 18 °C. La temperatura del área de estudio se evaluó con base en los registros de la estación climatológica 26139 Hermosillo, ubicada dentro del municipio del mismo nombre, en las coordenadas UTM 2886555.62 y 503333.15. Cuenta con una base de datos que va de 1966 a 2010; lo que representa 44 años de registros climatológicos. Para los años de 2010 a 2012 se utilizó la información de la estación meteorológica 311000 Hermosillo con las coordenadas UTM 503888.93 este y 3128844.93 norte.

En el centro de población de Hermosillo el mes más frío es diciembre con una temperatura mínima promedio de 3.5°C y el mes más caloroso es junio con una temperatura máxima promedio de 45°C . El mes en el cual se presenta la mayor humedad relativa es diciembre con un máximo promedio de 62% y el mes con menos humedad relativa es abril con un porcentaje mínimo promedio de 24.6%.

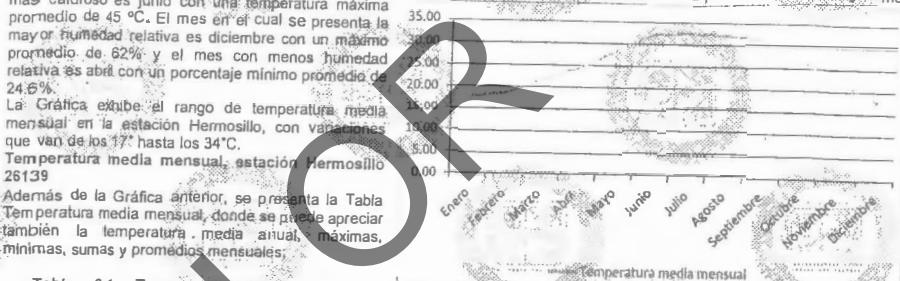


Tabla 0.1 Temperatura media mensual, estación Hermosillo 26139

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Ago	Sept	Oct	Nov	Dec	ANNUAL
1965	14.12	14.77	20.83	24.41	28.44	31.43	32.26	30.46	30.65	29.73	31.58	16.53	24.27
1967	15.79	18.04	21.21	23.44	25.28	29.19	32.77	31.64	30.87	38.75	21.55	14.23	24.16
1968	16.39	19.64	20.17	22.13	36.52	31.66	32.07	30.62	31.07	29.85	20.25	18.21	24.39
1969	16.10	15.07	16.78	24.29	27.46	29.58	32.70	33.18	31.18	26.26	21.56	18.24	24.57
1970	16.41	19.45	19.51	23.70	28.04	31.43	32.14	32.22	30.55	24.98	34.33	16.53	24.85
1971	15.20	17.05	21.21	23.84	28.84	30.13	32.90	30.74	30.44	22.45	19.16	14.52	23.52
1972	16.30	18.45	22.53	24.66	25.12	31.03	33.11	31.05	31.53	20.26	13.76	16.33	24.47
1973	14.46	17.43	16.29	26.30	26.71	30.56	32.39	32.01	31.63	26.46	20.16	16.52	23.84
1974	16.15	16.73	20.39	22.24	24.18	31.63	30.88	31.77	29.83	27.22	19.35	13.73	23.79
1975	14.39	15.22	18.42	15.51	24.15	29.55	29.80	21.16	30.45	25.17	21.16	16.13	22.86
1976	15.30	16.34	16.75	21.59	25.95	31.37	36.36	31.46	22.32	24.61	20.62	16.21	28.74
1977	16.25	19.04	17.19	22.67	24.57	31.47	34.49	31.17	30.23	26.92	19.21	14.14	24.27
1978	16.16	16.85	20.53	21.72	25.64	32.63	32.59	31.37	29.63	27.27	15.32	14.17	23.95
1979	12.29	16.05	18.49	22.75	25.48	31.41	32.59	30.36	31.40	26.77	15.98	17.40	23.76
1980	17.06	19.23	20.80	22.26	24.12	32.23	30.01	29.68	31.18	26.32	21.04	19.12	22.85
1981	16.18	17.74	18.63	24.30	26.84	32.15	32.40	23.66	31.12	26.03	19.30	14.30	25.42
1982	16.26	19.21	20.43	25.31	26.06	30.43	32.51	33.02	31.25	26.05	20.06	16.83	24.75
1983	17.09	17.65	19.43	21.86	27.35	36.53	32.26	31.14	30.67	26.88	20.57	16.15	24.47
1984	16.97	18.64	21.69	22.95	28.14	31.33	32.05	30.86	31.23	24.30	22.26	16.73	24.71
1985	15.56	17.33	19.57	20.36	33.48	32.29	33.02	31.96	29.23	26.35	20.25	16.53	24.83
1986	20.22	19.77	22.22	22.85	27.74	32.45	34.44	31.97	30.63	25.81	21.07	16.18	25.53
1987	15.35	17.75	19.22	21.58	25.27	31.59	32.23	31.94	30.49	26.10	19.35	15.12	24.58
1988	15.35	16.62	20.51	21.54	25.94	31.73	32.18	30.55	27.30	21.86	16.23	14.24	24.74
1989	14.26	15.64	21.50	26.42	27.63	31.56	32.56	31.18	31.22	26.00	20.93	16.65	24.92
1990	15.34	16.06	20.24	21.53	26.56	32.74	37.79	29.65	29.65	26.39	20.56	16.25	24.13
1991	15.81	17.91	17.93	22.55	25.70	29.62	31.72	31.73	30.03	27.36	20.32	15.53	24.93
1992	15.29	17.80	18.57	24.57	27.64	31.54	32.84	30.25	30.91	26.54	19.16	15.23	24.26
1993	17.36	17.35	21.55	24.32	27.92	31.50	33.67	32.10	29.53	26.42	21.62	17.45	24.38
1994	17.17	17.47	21.23	24.16	27.15	32.11	33.79	33.01	30.55	27.71	19.76	15.81	24.83
1995	16.09	20.05	21.44	22.36	25.61	32.13	33.43	32.55	31.82	27.34	23.01	16.52	25.50
1996	15.47	20.44	21.48	25.09	23.32	32.73	32.23	34.65	28.85	26.26	21.12	18.19	25.58
1997	17.16	17.28	22.21	22.16	22.26	30.53	32.23	27.37	31.51	27.29	21.85	18.17	25.07
1998	17.79	18.63	20.22	22.98	27.62	31.77	32.79	32.81	31.60	28.15	23.88	17.53	25.17
1999	15.35	20.31	21.83	22.53	23.02	41.21	32.34	22.29	32.22	25.69	24.02	17.49	25.35
2000	15.33	20.16	20.31	26.04	29.77	32.29	32.15	21.06	31.53	24.31	13.03	19.23	25.36
2001	15.36	17.71	20.49	23.87	31.34	31.63	31.71	32.75	32.39	27.19	22.66	16.57	23.19
2002	17.44	19.70	21.16	22.31	29.61	32.43	32.55	21.96	31.74	24.90	22.34	16.47	23.54
2003	14.24	17.96	20.13	23.33	23.22	31.93	32.22	21.35	30.83	26.44	24.35	16.62	25.36
2004	17.70	16.46	24.12	21.33	29.65	31.55	32.95	31.01	25.57	26.09	19.32	17.22	25.07
2005	16.06	17.85	20.61	24.56	27.94	33.33	33.36	32.46	32.83	27.27	23.88	16.81	25.76
2006	16.31	20.46	20.27	24.36	28.02	32.54	32.41	31.55	29.63	26.35	21.82	17.10	25.58
2007	15.49	19.18	20.83	23.51	27.47	32.48	32.54	31.87	30.84	26.06	23.32	16.63	25.16
2008	16.14	19.07	20.28	25.28	28.42	32.63	31.38	33.73	31.93	22.56	23.86	17.81	25.41
2009	15.32	20.14	22.19	24.24	29.05	31.15	34.27	29.37	31.23	25.37	23.01	17.07	26.37
2010	17.48	18.65	20.13	22.25	27.24	32.56	33.85	32.16	32.53	28.30	20.63	19.27	26.34
2011	17.36	17.11	22.64	22.03	27.01	33.21	33.81	34.28	32.57	31.32	25.86	15.44	26.20
2012	16.44	18.05	21.00	25.17	32.77	33.65	32.73	31.18	31.69	27.45	18.03	13.12	26.86
Max	21.14	20.48	24.22	26.42	36.14	33.85	34.27	34.29	33.88	28.85	24.02	18.43	
Min	13.28	14.77	16.58	18.81	24.13	25.35	28.80	28.85	27.82	23.45	18.03	10.81	
Prom	16.77	18.28	20.84	23.83	22.32	31.51	32.45	31.84	30.82	26.56	28.86	16.81	

permite visualizar una condición hidrológica a equilibrada. En general, la calidad del agua cumple con la normatividad sin embargo la concentración de sólidos totales disueltos está entre 400 y 800 mg/l. La relación del pH revela la existencia de aguas agresivas e incrustantes, predominando la familia cálcica, sídica, mag rácica-bicarbonatada, sulfatada, según el método de Chase-Palmer. El flujo subterráneo general es de norte a sur, con una inflexión hacia el sureste en la parte sur de la zona. El agua subterránea en esta región se emplea primordialmente para actividades agrícolas, domésticas, pecuarias y en menor cantidad industrial y recreativa. Actualmente se cuenta con un suministro adicional de agua proveniente de la presa Plutarco Elías Calles, trasladada mediante el acueducto Independencia, que abastece al centro de población de Hermosillo, con una mejor calidad de agua para consumo humano en relación a las características existentes en la localidad.

Fuente: Plan Estratégico de Drenaje Pluvial 2010.

GEOLÓGIA

El centro de población de Hermosillo está ubicado en una planicie de sedimentos cuaternarios; gravas, arenas, limos y arcillas. Dicha planicie se encuentra emarcada por diversos afloramientos cuyas edades varían desde el paleozoico al reciente. En el centro y sureste del centro de población se pueden observar a grandes rasgos, variados afloramientos paleozoicos; calizas y diversos tipos de mármoles. Así mismo al noroeste de la zona, en las cercanías del Aeropuerto se observan paquetes de riolitas, esferulíticas y fúndulas además de paquetes de tobas, estos mismos paquetes cuya edad se les asigna al Terciario también se pueden localizar al sureste del mismo aeropuerto. En la parte norte y este del centro de población (Cerro Bachoco, Coloso y Mariachi) de manera general están representados por cuerpos intrusivos granodioríticos con una textura fannerítica, los cuales se ven afectados por diversos diques de composición pegmatita y aplítica. En su mayor parte el rústico se encuentra muy alterado y con un intenso fracturamiento. Los principales rasgos geológico-estructurales que se manifiestan en la zona de estudio están directamente relacionados a procesos ocurridos regionalmente.



Fuente: Carta geológica, INEGI

EDAFOLOGÍA: SUELO Y VEGETACIÓN

En el centro de población de Hermosillo, se presentan principalmente tres tipos de suelo: arcilloso, gravoso y limoso de origen pluvial, estos últimos localizados en el cauce del río Sonora al norte y sur, donde es posible la actividad agrícola por la humedad que presentan. Los suelos ubicados en la zona norte del lecho del río Sonora y que predominan en la mancha urbana favorecen el desarrollo de asentamientos humanos y de servicios ya que aunque existen diferentes variedades y combinaciones, generalmente resultan poco colapsables o expandibles y/o corrosivos. Hacia el noreste podemos encontrar bancos de arena, y al poniente suelos con arcillas expansibles, en terrenos que antes fueron campos de cultivo o huertos.

El área comprendida dentro del límite del Centro de Población presenta la vegetación típica de zonas cálidas desérticas, en una densidad de media a baja. En las partes elevadas de cerros destaca la vegetación compuesta por matorral y vegetación secundaria arbustiva; en las zonas planas prevalece la vegetación compuesta por mezquital y arbustos de zonas desérticas, como el palo verde, mezquite y palo fierro.

Hacia el poniente del área, se localizan zonas de baja pendiente y con características agrícolas; destacando la vegetación desértica micrótilla, el matorral y algunos tipos de cactus; sahuaro, pitahaya, etc. También encontramos en esta zona amplias extensiones de pastizales, con bñados con matorral submergido. Al oriente del centro de población se ubica el vaso de la presa Abelardo L. Rodríguez con zonas inundables y terrenos agrícolas en las orillas de ambos ríos. Existe una zona del matorral y vegetación secundaria arbustiva, asociada con las elevaciones de la sierra La Flojera, así como amplias zonas de mezquital y matorral. Entre las especies nativas que podemos encontrar en mayor cantidad se encuentran: mezquite, palo verde, palo fierro, yagote, guaje, guamúchil, guayacán y lysaloma. Entre las especies indígenas más comunes tenemos al yuicateco, gredilla, benjamín, ceiba, eucalipto, fresno, naranjo, palma dátiller, palma real y palma washingtonia entre otras. Se hace la observación, de que los árboles de eucalipto representan cierto riesgo debido a su tamaño y también se menciona a la benjamín como poco adecuada debido al daño que causan sus raíces en banquetas y edificaciones.

También cabe destacar que el árbol conocido como palo fierro (*Olneya tesota*), se encuentra protegido según la NOM-059-ECOL-2001, por lo que será necesario establecer las medidas correspondientes para su protección y conservación.

Las áreas verdes del centro de población, comprendidas por parques y jardines públicos, representan un total de 4,445,000 m², lo que se traduce en 6.19 m² de área verde por habitante. Cabe mencionar que la organización mundial de la salud recomienda 10 m² por habitante mínimos.

REGIONES ECOLÓGICAS

En el área del Centro de Población se ubica dos áreas como zona natural protegida: de competencia estatal el Sistema de Presas Abelardo L. Rodríguez; El Molinito, que cuenta con dos zonas núcleo y un área de amortiguamiento en torno a las dos anteriores; y de carácter municipal, a zona natural protegida denominada "Parque Central" ubicada en el al. río Johnson al norte del centro de población.

Así mismo existen zonas de interés natural, por la biodiversidad que contienen y por el papel ambiental que juegan en el centro de población, destacando la zona de Aqualurca y los cerros del Bachoco y la zona de la sierra de la Pintada.

APTITUD Y USO ACTUAL DEL SUELO

La topografía y el tipo de suelo del área de estudio permiten la urbanización sin restricción, con excepción de las áreas altas de los cerros, de tal manera que los terrenos que presentan mayores pendientes constituyen barreras naturales para la urbanización. Estas zonas están indicadas como de conservación.

Las zonas inundables, principalmente las localizadas hacia el poniente del cauce del río Sonora, deberán procurarse no ser utilizadas con uso habitacional por el riesgo que conlleva, en tanto no se realicen las obras de mitigación.

Al oriente del centro de población se ubica el vaso de la presa Abelardo L. Rodríguez, área que debe protegerse y conservarse, debido a su importante papel de abastecimiento de agua para la ciudad, como por razones ambientales y de preservación ecológica. El hecho de que actualmente se encuentre seca, no cambia su estatus como área sujeta a conservación, que debe protegerse y que al presentarse avenidas del río Sonora o el río San Miguel pueda tener la capacidad de contener agua para el abastecimiento de la población y para la recarga del acuífero.

Los cerros que se ubican en el centro de población representan un obstáculo natural para el crecimiento urbano y aunque en muchos casos se han ocupado las faldas de éstos, las partes altas representan limitantes para el desarrollo urbano tanto por las cotas de servicio del agua potable, las dificultades técnicas y los altos costos de urbanización y construcción, así como los riesgos que pueden implicar su ocupación por deslizamientos de rocas y escorrentías pluviales.

Los cerros del Mariachi, de la Campana, el Akiwki, el Apache, entre otros, que ya se encuentran ocupados, principalmente por colonias populares, no presentan áreas aptas para el crecimiento, por lo que las partes altas de estas elevaciones deberán ser zonas sujetas a conservación.

Al noreste de la mancha urbana se presenta una importante barda natural en los cerros del Bachoco que divide la zona norte del noreste de la ciudad. Al lado oeste de dicho cerro se presentan condiciones para el desarrollo de zonas habitacionales por los desarrollos ya existentes y la presencia del Blvd. Morelos que es un corredor comercial importante y moderno, con servicios complementarios a las zonas habitacionales; además esta área tiene valor escénico en las faldas del cerro que le dan un atractivo adicional.

Al Este, la presencia de la carretera a federal 15 representa una oportunidad de generar un corredor agro industrial, contando también con espacios destinados para equipamientos educativos de nivel superior. Entre el cerro y la carretera existe una zona plana propicia para el desarrollo urbano, presentando algunas zonas de asentamientos irregulares y limitantes para la introducción de servicios, tanto por el nivel bajo para el drenaje de aguas negras, como por la dureza del terreno con cantidades importantes de material C, lo que encarece los servicios; sin embargo se presentan terrenos aptos para vivienda para lo cual se debe plantear una zonificación que optimice la utilización del suelo y amortiguar las transiciones entre zonas habitacionales y las áreas mixtas. Es importante destacar que el eje central tradicional de la ciudad conformado por Vildósola, Rosales, Rodríguez y Kino se está viendo desplazado por un nuevo eje que empieza a consolidarse en el Blvd. Solidaridad, que al consolidarse con la Carretera a la Mina Nyco cobró mayor importancia y se perfila para ser el futuro eje central, debido a la tendencia de crecimiento al poniente con el Blvd. Antonio Quiroga y las bardas que se presentan hacia el oriente.

El sector noreste está desarticulado de la estructura urbana, por lo que en el futuro para su desarrollo habrá de integrarse, requiriéndose la conexión, con el sector norte, mediante una vialidad que cruce a través de los cerros del Bachoco.

El cauce del río Sonora constituye una barda natural que ha dividido el norte y el sur de la ciudad. Los trabajos de encuercamiento realizados han propiciado condiciones para la creación de una importante área de servicios, comerciales y de integración de las zonas norte y sur de la ciudad, que representan la oportunidad de consolidar este corredor urbano que alberga construcciones como el centro de gobierno, el hospital Cima, agencias de autos, hoteles y centros comerciales. Hacia el poniente de la ciudad la zona del río Sonora se encuentra gravemente impactada por la extracción de material pétreo que limitan el crecimiento habitacional; por lo que esta zona presenta aptitud para áreas verdes y deportivas, pudiendo complementarse con comercio y equipamientos, bajo un programa parcial que permita la regeneración ambiental de la zona y el aprovechamiento ordenado de la misma. Para lograr lo anterior se requiere la continuación del canal del río Sonora que llega al Blvd. Antonio Quiroga.

Hacia el noreste del centro de población se presentan planicies aptas para el desarrollo urbano, con la franja del llamado Cerro Colorado como límitante física. Al norte el antiguo relleno sanitario condiciona el desarrollo, pero se constituye como un terreno apto para la creación de una gran área verde, necesaria para el mejoramiento del sector y que propicie el desarrollo a su alrededor de zonas habitacionales. Sin embargo ha sido ocupado por invasiones siendo un punto de riesgo latente para saludabilidad y protección civil. El Blvd. Progreso ha permitido el desarrollo de la zona Norte, principalmente para uso habitacional y mas recientemente se han incluido comercios, presentando aptitudes para el desarrollo de zonas de industria de baja intensidad.

El Norte aparece como una zona propia para el crecimiento, ya que presenta una configuración topográfica adecuada para ello; esta zona se extiende desde el conjunto de elevaciones que toman el cerro Colorado al poniente, hasta la sierra del Bachoco al oriente, por lo que en el futuro se prevé una fuerte presión para expandir la ciudad en ese sentido. Actualmente la limitante al crecimiento se ha mantenido hacia el norte, que implica la capacidad de los conductos pluviales que se vería rebasado al ocuparse esta zona, lo que se ha solucionado en parte con la construcción parcial del Blvd. Enguerrando Tapia (cuarto bando), pero haciéndose necesario la construcción del quinto y sexto bando para su desanillo.

Al poniente se presenta como límite el Aeropuerto Internacional, que restringe el uso habitacional, debiendo generarse áreas de usos especiales que sean compatibles con él, principalmente aquellos que no requieran edificaciones de gran altura ni propicie el acumulamiento de personas por tiempo prolongado, debiendo considerarse para el futuro la zona de crecimiento del aeropuerto.

También al poniente, entre la carretera a Kin y el Camino del Seri, existen zonas aptas para el desarrollo urbano por lo que se ha presentando un crecimiento acelerado, el desarrollo de varios fraccionamientos en la zona y la prolongación del Blvd. Colosio. En este sector se ubican áreas aptas para el uso habitacional, pero se deberá tener en consideración las zonas de extracción de materiales pétreos, que aún se encuentran en producción. Para el desarrollo del sector se deberán incluir corredores urbanos formados por la prolongación de los bulevares Navarrete, Colosio y Serna, en el sentido este a oeste y por Quinto Arce, Gustavo Aguilar (Chanate) y Eje Jagüey en el sentido norte a sur. Por la configuración topográfica sensiblemente plana que presenta la mayoría del sector el drenaje pluvial es un factor determinante para su desarrollo, ya que requiere de obras de canalización y retención de pluviales.

Al poniente y sur poniente, del canal de Villa de Sencs a la carretera a Guaymas se ubican planicies con aptitudes para el crecimiento de la ciudad, con limitaciones por las zonas agropecuarias en producción que deberán preservarse, así como por el impacto de las zonas de salvaguarda del relleno sanitario y el confinamiento de residuos peligrosos (CYTRAR).

Para el desarrollo del poniente de la ciudad es determinante el proyecto del eje Quiroga, desde la carretera a Guaymas hasta entroncar con Blvd. Camino del Seri, así como la prolongación del tramo Progreso a la Carretera Nycó.

La zona sur no presenta buenas aptitudes para el desarrollo por la restricción de la zona salvaguarda de CYTRAR y por la sierra de Aguacate, que además de las limitantes para la introducción de servicios, representa una zona digna de ser preservada, tanto por su valor escénico al sur de la ciudad como por su valor ecológico ya que contiene flora y fauna de la región, de las cuales algunas de ellas se encuentran en peligro de extinción.

El sureste del centro de población presenta una zona propia para la industria por la infraestructura existente, incluyendo el gasoducto, la planta de almacenamiento de Pemex y las vías del ferrocarril. En las zonas contiguas a las industrias se requieren zonas de servicios complementarios, así como áreas verdes y recreativas, que amortiguen los efectos de la zona industrial, esta zona no es apta para el desarrollo habitacional ya que representa conflictos e incompatibilidad con el uso industrial existente y con las zonas aptas para futuros desarrollos industriales.

Con el crecimiento de la industria en el sector sureste, incluyendo la ampliación de la Planta Ford y el Parque de Proveedores, ha sido necesario la expansión de la zona industrial del sureste, requiriéndose también el desarrollo de nuevas zonas industriales en diferentes sectores de la ciudad que permitan acercar los centros de trabajo a las zonas de vivienda, disminuyendo los recorridos y longitudes de viaje y los movimientos pendulares en la ciudad.

PROBLEMATICA AMBIENTAL

El crecimiento del centro de población ha causado impactos en el ambiente, identificándose entre ellos, el desmonte de zonas sin uso urbano (baldíos), el desvío y desaparición de arroyos y escurrimientos naturales lo que es muy evidente en la traza ortogonal que se repitió indiscriminadamente en el norte del centro de población.

También es de considerarse los impactos puro desechos sólidos resultado de las actividades humanas, causando emisiones a la atmósfera, impactos en el agua, así como ruido y olores generados.

El centro de población ha crecido en forma dispersa, con baja densidad y generando grandes áreas baldías al interior de la mancha urbana, por lo que si no hay un cambio en este patrón de crecimiento hacia un desarrollo más compacto, los problemas de inmovilidad y contaminación se verán incrementados, con una pérdida irreversible de terrenos con valor natural y productivo, además de un encarecimiento en la operación, haciendo cada vez mas difícil llevar a todos los sectores la infraestructura y servicios públicos de manera oportuna y eficiente.

El problema mundial de la escasez del agua es un punto que se debe tener siempre en la agenda del desarrollo sustentable. Se deberán tomar las acciones que permitan garantizar el abasto de agua e incrementar la eficiencia de la operación del sistema, realizando las estrategias a lo largo del tiempo de acuerdo con la capacidad finaniera disponible y la demanda del servicio que se incrementa cada vez mas.

MEDIO FISICO TRANSFORMADO ESTRUCTURA URBANA

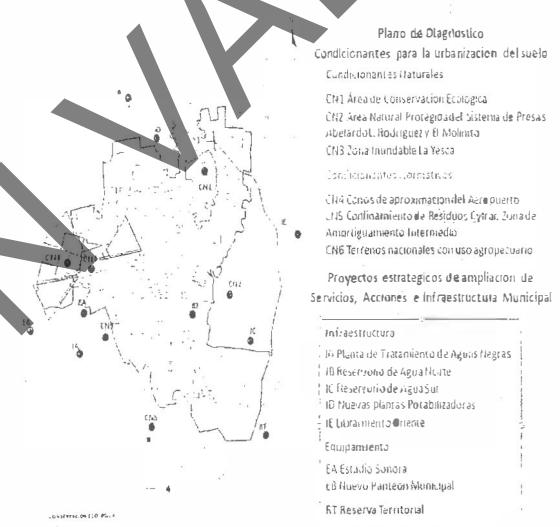
SUELO

De los factores que impactan a la expansión hacia ciertos sectores del límite de crecimiento del Centro de población son las limitaciones naturales para la urbanización así como la edificación de obras de infraestructura y equipamiento necesarios para la cubertura de demanda de la población como se detalla en el siguiente plano.

INFRAESTRUCTURA INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA

El sistema de agua potable, operado por el organismo AGUA de Hermosillo, cuenta con infraestructura de captación de agua, potabilización, regulación y distribución para una cobertura física estimada en 95%. Contando además con un proyecto integral de sectorización (Sectores hidrométricos), para controlar prestos y distribuir el agua más equitativamente. Para el abastecimiento dentro del límite de crecimiento del centro de población, el sistema de agua potable está integrado por una serie de tanques reguladores ubicados en las partes altas, y en menor número, de tanques elevados en estructuras. A causa de que la red de distribución de agua potable ha crecido anárquicamente debiéndose entre otras a que la expansión de la mancha urbana no ha sido compatible con la infraestructura existente de distribución; así como también a la existencia de tomas clandestinas en asentamientos humanos irregulares. No menos importante es la construcción de fraccionamientos alejados entre si y de las líneas troncales dejando grandes áreas sin utilizar, así como por la edad de la tubería se generan excesivas pérdidas de presión, ocasionando fugas de agua visible y no visible.

Hasta hace unos años no se contaba con zonas definidas para el control de presiones, y para atender esta problemática se implementó un proyecto de sectorización dividiéndose el sistema en 115 sectores hidrométricos. A octubre de 2011 se habían construido y puesto en operación 94 sectores, lo que significa un avance del 82.8% de lo proyectado.



Con la construcción de los sectores hidrométricos se ha logrado controlar la presión y gasto en la red, reflejándose en la disminución de fugas y del suministro de agua. Asimismo la construcción de una nueva planta potabilizadora de agua, abastecida por el acueducto independencia proveniente de la presa Plutarco Elías Calles Logra con ello el suministro de agua potable al usuario durante las 24 horas del día.

El organismo ha avanzado en el proceso de macromedición en pozos, tanques de regulación y sectores hidrométricos. También en gestión comercial se ha actualizado mediante la implementación de sistemas modernos de pago a través de cajeros automáticos y pagos por Internet, además mediante la promoción de la cultura del agua, se ha logrado generar en sectores de la población (principalmente escolares), conciencia sobre la escasez del agua.

INFRAESTRUCTURA SANITARIA

El sistema de alcantarillado sanitario considerado en el límite de crecimiento del centro de población lo constituye una extensa red de tuberías que racinan las descargas de aguas residuales urbanas, tanto domésticas como no domésticas mediante arañas con una longitud de tubería de 1,542 kilómetros con diámetros de 15 y 30 centímetros; estas aguas son captadas y conducidas por subcolectores de diámetros de 25, 30 y 35 centímetros que suman una longitud de 163 kilómetros y colectores con diámetros desde

120 hasta 183 centímetros en una longitud de 218 kilómetros. Así mismo existen más de 8,170 pozos de visita con profundidades que van desde 1.00 hasta 4.5 metros.

Existe un error general, construyó la tubería de acero de 244 metros de diámetro en una longitud de 8.02 kilómetros, el cual conduce las aguas residuales de los colectores para descargarlas a canales de riego en terrenos de los ejidos de Villa de Sencs, la Yesca y La Manga, así como a la planta de tratamiento de la empresa Unión FENOSA. Actualmente está en construcción una planta de tratamiento de aguas residuales municipal que servirá para enviar a los canales de riego estas aguas ya tratadas. Así como plantas de tratamiento de menor capacidad ubicadas estratégicamente por la ciudad para dar riego a áreas verdes de parques. Ver indicador tabla y plano.

INFRAESTRUCTURA ELECTRICA

El centro de población de Hermosillo cuenta con dos plantas generadoras de energía eléctrica, mismas que operan interconectadas al Sistema Eléctrico del Noroeste

- Planta de ciclo combinado localizada en el sector norponiente, contiguo a los terrenos de el Ejido La Manga, carretera a Bahía de Kino y Camino a los Bagotes, con nombre 'Central de Ciclo Combinado Unión Fenosa' Capacidad = 250 MW Combustible que utiliza = gas natural
- Planta Turbo Gas localizada en el entronque de la Carretera a Samaná km 10 y carretera a Ejido Mesa del Seri con nombre 'Fuerza y Energía de Hermosillo' Capacidad = 243.5 MW Combustible que utiliza = gas natural

La red de distribución de energía eléctrica está conformada por las siguientes instalaciones:

Líneas de subtransmisión	1,258.8 Km. En el municipio
Subestaciones de distribución	25 con una capacidad instalada de 1030 MVA
Líneas de media tensión	6,288 Km. En el municipio
Líneas de baja tensión	1,554 Km. En el municipio

En la actualidad la cobertura del servicio de energía eléctrica es del 100% en asentamientos humanos regulares, sin embargo, existen asentamientos humanos irregulares que no cuentan con el servicio eléctrico hasta en tanto no se defina su situación jurídica. Es importante señalar que en algunas áreas no regularizadas existen instalaciones colectivas de energía eléctrica, donde varias viviendas se conectan a una sola acometida eléctrica, generalmente con instalaciones precarias que implican un riesgo elevado. Ver plano.

La problemática en el suministro de energía es la elevada demanda energética a lo largo del año, provocando deficiencias en el servicio, durante la temporada de verano, por lo cual se requiere de más subestaciones que provean del servicio.

ALUMBRADO PÚBLICO

El servicio de alumbrado público en el límite de crecimiento del centro de población se encuentra en proceso de modernización, tanto desde el punto de vista administrativo como técnico. En el año 2002 se creó el Fideicomiso para el Alumbrado Público como organismo descentralizado de la administración pública paramunicipal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tiene por objeto el administrar y operar el servicio de alumbrado público de Hermosillo.

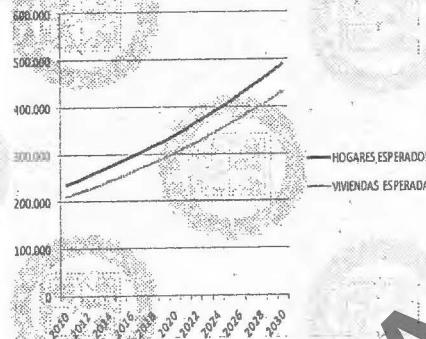
Como parte de la modernización técnica se están sustituyendo los dispositivos de alumbrado utilizados por otros con menores requerimientos de energía eléctrica, lo que llevará en el corto plazo a que este servicio sea autosostenible, mediante los fondos del DAP.

La cobertura del servicio es prácticamente total en las zonas regularizadas y se considera la operación con un grado aceptable de eficiencia.

LAS ACCIONES DE VIVIENDA E IDENTIFICACIÓN DE RESERVAS TERRITORIALES

VIVIENDA

El Centro de Población se encuentra dividido en diez sectores, los cuales cuentan con una totalidad de 296,313 Viviendas Habitadas (2010) de la localidad el mayor porcentaje de Viviendas Habitadas dentro de dicho centro, se encuentra ubicado en el Sector Norte con 43,304 Viviendas Habitadas, mientras que el de menor porcentaje se encuentra ubicado en el Sector Sureste del mismo Centro de Población, con un total de 1,168 Viviendas Habitadas.



	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2030
HOGARES EXISTENTES/ESPERADOS	258,313	268,470	274,984	280,673	292,678	301,398	311,425	321,267	418,010
VIVIENDAS EXISTENTES/ESPERADAS	723,716	731,574	743,647	750,332	758,435	766,142	774,123	782,316	798,918
DEFICIT ABSOLUTO (HOGARES SIN VIVIENDA)	28,889	29,956	31,338	32,741	34,203	35,724	37,306	38,951	53,902
VIVIENDAS NO ACEPTABLES	8,695	8,812	8,530	8,449	8,368	6,289	8,210	8,131	7,388
DEFICIT TOTAL DE VIVIENDA	36,777	37,730	38,721	39,731	40,766	41,831	42,923	44,043	56,981
NEC DE CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA NUEVA	37,384	45,467	53,308	62,313	71,300	80,468	89,929	99,692	195,692
NEC DE CONSTRUCCIÓN ANUAL DE VIVIENDA NUEVA	8,669	8,868	7,073	7,285	7,503	7,321	7,951	8,196	8,514
SUELDO URBANO (HECTÁREAS SI)	839	1,078	1,324	1,579	1,841	2,111	2,390	2,678	5,508
RESERVA TERRITORIAL REQUERIDA POR AÑO	239	246	254	262	270	279	288	316	

FUENTE: Elaboraciones propias a partir de XI, XII y XIII Censos generales de población y vivienda 1990, 2000 y 2010

Los sectores en los que se divide el Centro de Población se enlistan a continuación:

1. Sector Centro
2. Sector Este
3. Sector Hermosillo Norte
4. Sector Noroeste
5. Sector Suroeste
6. Sector Norte
7. Sector Oeste
8. Sector Sureste
9. Sector Sur
10. Sector Noreste

Cada uno de los sectores anteriormente mencionados presenta diferentes características de vivienda para su análisis, las cuales nos permiten tener una visión más amplia de las carencias o recursos que sean, las cuales se tomarán en cuenta para la realización de este Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población.

TIPOLOGÍAS DE CONSTRUCCIÓN

La vivienda en el centro de población es predominantemente de materiales sólidos, de ladrillo y block de concreto en muros, con losas de concreto armado principalmente. La nueva vivienda incorpora sistemas con materiales alternativos como las losa de vigueta y casetón de poliestireno, muro-block y foam-block. Estos sistemas han sido aceptados en todos los niveles de vivienda, por su facilidad de construcción y características técnicas.

En las zonas periféricas, colonias populares o asentamientos en suelo ejidal existen viviendas precarias, construidas con materiales vulnerables, que son gradualmente sustituidos por materiales duraderos, bajo esquemas de vivienda progresiva y/o autoconstrucción. Estas viviendas, en su mayoría, no reúnen las condiciones de habitabilidad adecuadas.

En la clasificación de las colonias y fraccionamientos del centro de población, atendiendo a la tipología de vivienda predominante, destaca por su número y extensión en el suelo urbano la vivienda de interés social, nombre dado principalmente a la vivienda en serie realizada por compañías promotoras y/o institutos de vivienda de los diferentes niveles de gobierno.

Es importante señalar que no se ha atendido en forma suficiente a la promoción de materiales de construcción de vivienda que cuente con características técnicas que permitan optimizar el consumo de energía eléctrica, y es muy difundido el uso del block de concreto, sobre todo en la vivienda en serie, material relativamente barato, estable y accesible, pero con bajas cualidades térmicas, cuyas características poco aportan al desarrollo sustentable.

Es necesaria la promoción de viviendas que incorporen políticas, estrategias y acciones tendientes a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, tal como lo establece la Ley General de Cambio Climático, sobre el fomento e incentivo de acercar las viviendas hacia el transporte y público masivo, así como privilegiar la urbanización y adquisición de vivienda en áreas que ya hayan sido ocupadas lo que permitirá el incremento de la densificación con mayor posibilidad de acceso a servicios y equipamiento. También deben considerarse los siguientes criterios:

- Implementación de criterios ecológicos y de protección al ambiente, tanto en su diseño como en las tecnologías aplicadas para mejorar la calidad de vida.
- El aprovechamiento de la energía solar;
- Los diseños que faciliten la ventilación natural,
- El uso de materiales de construcción apropiados al medio ambiente y las tradiciones regionales.

Con esa tendencia se encuentra la política de INFONAVIT dando incentivos sobre la compra de una vivienda que cuente con ecotecnologías que generen ahorros en el gasto familiar por la disminución en el consumo de energía eléctrica, agua y gas. Todo ello contribuyendo indirectamente con el medio ambiente.

INTENSIDAD DE USO

El centro de población de Hermosillo está constituido por 31,736.75 hectáreas, de las cuales el 33.68% son lotes construidos, el 59.95% son lotes baldíos y el 6.73% se tiene indicado como conservación ecológica. Como se indica en la tabla. La diferencia entre estas cantidades corresponde a las vías públicas y zonas de centros al interior de la mancha urbana.

COPIA SIN

	Hectáreas	%	Lotes
Límite de crecimiento (2007)	31,736.75	100	
Superficie Construida	10,688.72	33.68	262,654
Baldío Urbanizable	18,916.41	59.59	44,847
Baldío No Urbanizable	2,135.62	6.73	
Conservación Ecológica			

Estas áreas baldías se presentan en gran cantidad de lotes al interior de las diferentes colonias. La gran superficie de baldíos hace que la densidad sea menor, y que exista una estructura urbana dispersa y desarticulada en algunas zonas. En términos comparativos, las áreas baldías necesarias serían 9,987.85 has. que equivalen a la superficie necesaria para construir 499,392 viviendas de interés social con una densidad de 50 viviendas/hectárea, es decir, para una población de 1,747,872 personas con una densidad promedio de 3.63 habitantes/vivienda. Cabe señalar que de la superficie baldía de 18,916.41 has. de la zona de estudio el 80% se considera para uso habitacional, ya que una importante cantidad de estos predios baldíos, sobre todo los de mayores dimensiones, tiene vocación comercial o industrial, donde también se deben prever los servicios de equipamiento básico.

	ÁREA VENDIBLE	COMERCIAL Y SERVICIOS 20%
POR EDIFICAR 75%	12,484.82 has.	2,498.97 has.
POR EDIFICAR 25%	14,187.50 has.	
VIALIDAD 25%	1,702.48 has.	9,987.85 has.
DONACIÓN	4,729.11 has.	

ASENTAMIENTOS IRREGULARES

La ocupación ilegal de tierras urbanas ha sido una de las modalidades de expansión en el centro de población de Hermosillo desde los años setenta a la fecha, causando desorden en el desarrollo urbano y conflictos legales. Estos terrenos invadidos con el tiempo han sido sujetos a procesos de regularización por las diferentes instancias de gobierno, introduciéndose los servicios y obras de infraestructura en forma progresiva, al grado que algunas de las colonias que tuvieron su origen como invasión, con el tiempo se han ido consolidando y actualmente cuentan con todos los servicios urbanos.

Si bien la tendencia a proliferar invasiones de terreno se ha disminuido en los últimos años, aún permanecen una cantidad de predios sin regularizarse y que por lo mismo no cuentan con los servicios urbanos básicos.

Sin embargo, a pesar de los programas de vivienda social, la situación ha ido cambiando resultando una nueva tendencia que es la ocupación ilegal de viviendas abandonadas en fraccionamientos, acrecentando la problemática económica y legal de estas zonas.

Las instancias competentes para la regularización de dichos predios son: Sindicatura Municipal y Bienes y Concesiones del Estado de Sonora. La primera tiene registradas invasiones de varios predios, agrupados en colonias. La mayoría de ellos en un avanzado proceso de regularización.

Por su parte el Gobierno del Estado ha administrado otros predios de ocupación irregular, entre ellos las colonias Internacionales, Laura Alicia Fries, Insurgentes y Altares; estas invasiones se encuentran en diferentes etapas del proceso de regularización.

TENENCIA DE LA TIERRA

Predomina el régimen de propiedad privada sobre la ejidal. La mayor parte de los ejidos que rodean al área urbana fueron expropiados en 1944, las reformas constitucionales han permitido que en la actualidad se cuente con mecanismos que permiten la regularización e incorporación de terrenos ejidales al mercado inmobiliario e incluso la participación de los ejidos en la promoción inmobiliaria. Lo anterior es importante ya que la zona urbana se está extendiendo sobre terrenos ejidales.

Los ejidos que pueden verse ante esta situación son: La Yesca, La Manga, Villa de Sens, Las Plicitas, El Buey, La Victoria y San Pedro el Saucito.

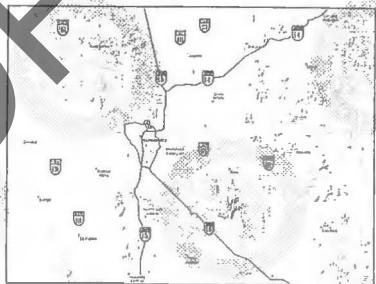
Adicionalmente existe una proporción de terrenos que originalmente tenían uso agropecuario que han sido absorbidos a través de la lotificación urbana.

EL SISTEMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

RED VIAL REGIONAL

El sistema de vialidad regional principal del centro de población de Hermosillo se conforma por la carretera Federal No. 15, la cual cruza el área urbana y comunica hacia el norte con el municipio de Nogales, frontera con EE.UU. y al sur con el puerto de Guaymas.

La carretera SON-100 comunica al oeste con los campos agrícolas de la Costa de Hermosillo, el Poblado Miguel Alemán y Bahía de Kino; mientras que al sureste la carretera MEX-016 comunica con el municipio de Colorada y con el estado de Chihuahua; al noreste del centro de población la carretera MEX-015 entra con la carretera Federal MEX-014 que le comunica a los municipios de la cuenca del río Sonora y de la zona serrana.



Al sureste entra con las carreteras Federales MEX-015 y MEX-016, la carretera SON-110 que comunica con Mazatlán y otros municipios serranos. La carretera SON-110 integra la zona costera del municipio con el centro de población cruzando la cota Palo Verde.

Esta red está conformada por las vialidades REGIONALES, su característica principal es desempeñar la función de carretera, cuya finalidad es enlazar las distintas localidades aledañas al centro de población e integrarse a la red vial nacional.

RED VIAL PRIMARIA

Esta red está conformada por las vialidades PRIMARIAS, que son las más principales de mayor jerarquía en la estructura vial, de largo itinerario, comunican puntos extremos del mismo, permitiendo reducir tiempos al crear recorridos directos, y se han conformado en su mayoría por su prolongación, motivada por el crecimiento y desarrollo del centro de población, y prácticamente conducen a puntos de atracción o red de vialidad regional.

Hermosillo cuenta con una estructura vial primaria en su mayoría conformada por bulevares y pares viales, que ha sido rebasada por el volumen generado por el tráfico local, sobre todo por el aumento del parque vehicular inducido con vehículos extranjeros.

RED VIAL SECUNDARIA

Son vialidades de largo itinerario conformadas ocasionalmente por pares viales y con la característica principal de ser estas las que conducen hacia la vialidad primaria. Vialidades que pueden no ser categorizadas como primarias, debido a su capacidad de recorrido, o sección, presentan características menores, por lo cual se conforman como pares viales, o bulevares de corta trayectoria, permitiendo el traslado de la población a mediana velocidad.

Algunas de estas vialidades a pesar de haberse contemplado en programas anteriores como vialidades futuras, no han sido respaldadas y presentan obstrucciones o inclusive estrengulaciones (estrecheces) de la vialidad.

Esta red está conformada por las vialidades COLECTORAS, siendo arterias que conducen el flujo vehicular hacia una vialidad secundaria, independientemente que pudieran conformar una red vial secundaria con otras colectoras, en la demarcación de macro manzanas o circuitos, en la delimitación de predios con características especiales, y por las vialidades LOCALES que son vialidades que operan al interior de colonias ya consolidadas o fraccionamientos habitacionales, su característica principal es conducir la vialidad interna de los desarrollos descritos hacia las de mayor jerarquía, para integrarse a la estructura vial del centro de población.

Debido a las diferentes prioridades y criterios aplicados durante el crecimiento y desarrollo del área urbana, las vialidades presentan una diversidad de características que en su tiempo respondían a las necesidades de servicio que presentaban; sin embargo es necesario crear características tipo para las vialidades futuras las cuales deberán ser de carácter obligatorio.

RED PEATONAL

El centro de población de Hermosillo no cuenta con una red peatonal establecida como tal, se ha estado realizando un intenso trabajo en dar accesibilidad en las banquetas de las zonas con mayor concentración de personas, como es el caso del sector centro que alberga el centro histórico, comercio al por menor, zonas turísticas, así como sus parques y edificios públicos. El centro de población ha crecido con banquetas reducidas con ancho no mayor a los dos metros, aunque existen algunos tramos cortos con anchos mayores a tres metros y otros donde se carece de ellas; la superficie no es adecuada para el tránsito de personas con discapacidad, en algunas zonas además de ser reducidas, presentan obstáculos para los peatones por el equipamiento de las edificaciones y del mobiliario urbano.

RED CICLISTA

La bicicleta es un medio de transporte efectivo y de bajo costo, tranquilo, no contaminante, extremadamente eficiente desde el punto de vista energético, versátil, saludable y divertido, ofrece un servicio de movilidad a quienes no disponen del uso de un automóvil, desean ahorrar en su costo de transporte, quieren mantener en forma su cuerpo y/o quieren mejorar el entorno ecológico.

Sin embargo el éxito de la implementación del sistema de rutas para bicicletas solamente será mediante el apoyo de la comunidad, cuando estos reconozcan todos los beneficios que trae consigo su uso habitual.

El desarrollo del sistema de rutas para bicicletas constituye una alta prioridad para el centro de población y sus habitantes, existe el diseño de rutas ubicadas en los principales corredores de la ciudad, estas cuentan con 1.5 mts de sección en general y están ubicadas contiguas al carril de circulación en su extrema derecha, no existe infraestructura vial en cruces y son delimitadas del carril de circulación con pintura en pavimento.

Carcén de conectividad entre sus principales centros atractores, aunado a que no se tiene la cultura por el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, los viajes en bicicletas los realizan empleados de la construcción, estudiantes y algunos grupos que practican el ciclismo recreativo.

VÍAS FERREAS

Dentro del centro de población las vías ferreas se localizan al este, colindando con la presa, cruza de sur a norte del parque industrial, recorre el vertedero de la presa, llega a la estación pasando por la colonia de las amapolas y continua para cruzar las localidades de la Victoria, el Tazajal y finalmente San Pedro. Actualmente al desarrollar se las localidades antes mencionadas es un punto de atención su recorrido para salvaguardar a la población que requiere cruzar la vía de ferrocarril. En San Pedro se realizó un puente que permite el paso vehicular libre dando fluidez al tráfico que se genera.

SEÑALIZACIÓN

Dentro del área urbana de Hermosillo se tienen 268 intersecciones señalizadas distribuidas a lo largo de los principales corredores. La zona con mayor atracción de viajes está comprendida por las vialidades Periférico Norte, Blvd. Ganaderos, Paseo Rio Sonora y Blvd. Solidaridad. Actualmente se está organizando por medio de un sistema centralizado de semáforos.

NOMENCLATURA

Hermosillo, cuenta con el Consejo de Nomenclatura, el cual ordena y regula este tema, sin embargo falta mantenimiento y conservación de los letreros, ya que por vandalismo son rallados, doblados y en ocasiones retirados.

TRANSPORTE

Por ser el transporte público un servicio de competencia Estatal, el Municipio de Hermosillo no cuenta con disposiciones que lo rulen.

El Servicio de Transporte Público, está a cargo del Gobierno del Estado bajo el esquema del Programa SEDE. Actualmente se maneja bajo el programa BUSCITE, donde el sistema de prepago cuenta con una fase de fijos de los usuarios que tienen derecho a descuento como son los estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad.

El servicio de transporte urbano del centro de población de Hermosillo, está conformado por 19 líneas de transporte público que dan servicio a los diferentes sectores, concentrándose la mayoría en el sector centro. Ver plano indicador de rutas urbanas y rurales.

Las rutas operan sobre los mismos carriles que el tránsito vehicular, mezclándose los flujos de automóviles con las unidades de transporte público, sin existir carriles exclusivos para la circulación de ellas, ni áreas especiales para ascenso y descenso, lo que hace por lo que normalmente se baja la eficiencia de la viabilidad para ambos flujos.

En el año 2007, el Ayuntamiento en coordinación con la Dirección General de Transporte del Estado, levantó un inventario de las paradas oficiales del transporte público, dando como resultado 1,334 puntos de ascenso y descenso. En ese mismo año se licitó la instalación y mantenimiento de señales de parada y parabuses, otorgándole la concesión a la empresa Equipamientos Urbanos de México (EUMEX), con el fin de proteger de las inclemencias del clima a los usuarios y facilitar la identificación de las paradas, así como brindar una mejor imagen urbana.

Inventory of official stops

Mobiliario	Instalado	Pendiente	% Avance
321 Parabuses	204	117	57
250 Señales Modelo Scala	72	177	41
763 Señales Modelo Hermosillo	20	723	3

A pesar de contar el Ayuntamiento con una empresa encargada de la instalación y mantenimiento del mobiliario, aun se presenta insuficiencia de estructuras para las paradas de camiones, no hay uniformidad en el equipamiento ya que cuentan con cajetas de diferentes formas, otros sólo con señal de parada y los mas sin ningún señalamiento, ademas de no contar con planos de las rutas. Algunos paraderos que cuentan con cajetas, tienen a la vista anuncios de todo tipo de productos y marcas sin guardar orden y sin reglamentar, lo cual perjudica la imagen del centro de población.

COMUNICACIONES

Con respecto a las comunicaciones, la agencia de correos y telégrafos se localizan en la calle Serdán y Rosales y hay 5 oficinas descentralizadas (sucursales), 2 centros de reparto, 1 centro telegráfico, 1 centro operativo Regional en la carretera a Kino Km.8.5 y 16 buzones Express.

Existen 4 oficinas telefónicas y 4 televisoras: Televisa (Canal 12) Telemex, TV Azteca y TV universitaria.

Existen también estaciones radiofónicas, casas Editoriales, revistas, semanarios y periódicos.

TRANSPORTE

La terminal ferroviaria se localiza en el sector oriente de la ciudad, con acceso principal a la carretera MEX-015. El sistema de transporte ferroviario está concesionado a la empresa FERROMEX, que en el Estado sólo tiene servicio de carga.

El aeropuerto internacional Ignacio Pesqueira, está ubicado sobre el acceso poniente en la carretera a Bahía de Kino, en un predio de 252 Has., cuenta con una pista de aterrizaje en servicio para vuelos comerciales de 2,300 metros de longitud y una pista paralela a ella, también cuenta con cuatro calles de rodaje. Las instalaciones del inmueble se encuentran en buen estado, así como sus servicios.

El aeropuerto internacional de Hermosillo ofrece vuelos directos de y hacia ciudades a lo largo de los Estados Unidos y viajes dentro del territorio nacional, siendo líneas nacionales e internacionales las que dan servicio al Aeropuerto Internacional de Hermosillo. El Aeropuerto Internacional de Hermosillo es también una base aérea militar No. 18 activa y sirve como cuartel general de la Fuerza Aérea Mexicana.

Hermosillo cuenta con instalaciones para el sistema de transporte ferroviario y suburbano distribuido en dos zonas de la ciudad: el transporte ferroviario Federal y Estatal al oriente de la ciudad y el transporte suburbano en la zona centro. El Transporte Ferroviario Federal se concentra en su mayor parte sobre el sector este como la Central de Autobuses de Hermosillo (CAH), misma que ha sido superada por el número de líneas que brindan servicio, por lo que algunas de ellas se han instalado fuera de la Central, como es el caso de las terminales de transporte Baldomero Corral (TBC), TUFESA, Albatros Autobuses, y Grupo Estrella Blanca que funcionan las 24 horas; ademas de la terminal Mayitos con un horario de 6:00 a 19:00 horas. Estas terminales de transporte prestan un buen servicio a los usuarios ya que cuentan con instalaciones adecuadas y espacios suficientes de estacionamiento además de un organizado servicio de taxis. Las terminales independientes no cuentan con espacios suficientes de estacionamiento, ni lugar especial para el sitio de taxis, por lo que utilizan la vía pública para satisfacer esta necesidad.

Las terminales de transporte ferroviario estatal y suburbano se encuentran en la zona centro y una cuadra al oriente del Jardín Juarez, donde se ubica la terminal de autobuses de la Costa de Hermosillo y a escasas cuadras de esta terminal, sobre la calle Morelia a un costado del Parque Madero, se localizan los paraderos de las líneas de transporte suburbano, Victoria, Tazajal, Tronconal, Mesa del Sol, etc.

En lo que respecta al transporte federal de carga, no se cuenta con una terminal y es de consideración para el desarrollo económico de la zona ya que el total de la producción regional se transporta por carretera. El terreno que se utiliza para este servicio se localiza al noreste de la ciudad, sobre la carretera a Nogales en un predio particular; el flujo Norte-Sur del tráfico hace cruce con este lugar presentando congestionamiento, aunado a esto la reducción de derecho de vía, la superficie efectiva de la sección de la calle, cuestiona la compatibilidad de estas instalaciones en el contexto que la rodea actualmente.

EQUIPAMIENTO URBANO

En Hermosillo como capital del Estado de Sonora, es notoria la concentración de equipamiento urbano, en razón a la infraestructura económica que se desarrolla en la zona y en las poblaciones aledañas. Lo anterior, refleja la proporción de servicios a nivel regional que ofrece el centro de población.

Los servicios de equipamiento con que cuenta la localidad son de salud, cultura, recreación y abasto. Ver planos indicadores.

Un resultado de la información proporcionada por las dependencias correspondientes y el levantamiento de campo se puede hacer una concentración de equipamiento en el centro de área urbana y en la parte norte. La clasificación que se ofrece en algunos sistemas de equipamiento de servicios ha sido aplicado a la demanda por el constante crecimiento que se ha presentado en las últimas décadas.

EDUCACIÓN Y CULTURA

En materia de educación la ciudad cuenta con el siguiente equipamiento:

- instituciones de atención y educación preescolar (maternal-pre primaria)
- escuelas primarias
- escuelas secundarias
- escuelas nivel bachillerato
- escuelas técnicas
- instituciones de educación superior
- escuelas de educación especial

En el nivel de preescolar y primaria se cubre la demanda. En el caso de las secundarias se complementan las generales y técnicas

para dar cobertura a todo el centro de población. En términos generales se puede considerar que la demanda de educación media

superior y superior está cubierta considerando los servicios de educación privada disponibles. Adicionalmente la ciudad cuenta con algunos equipamientos de cultura, entre los cuales se consideran los Centros Culturales, Auditorios, Teatros, Museos y Bibliotecas.

CENTROS CULTURALES: - Casa de la Cultura de Sonora, Centro de las Artes de la Universidad de Sonora, que ofrecen distintos talleres artísticos y Museo de Arte Contemporáneo que cuenta con un auditorio y 8 salas de exposiciones.

AUDITORIOS: - Sociedad Sonorense de Historia con capacidad de 180 personas, el Auditorio Cívico del Estado con capacidad de 1300 personas. Algunas dependencias, instituciones de educación y agrupaciones sindicales cuentan con sus propios auditorios, los que se rentan para la realización de diferentes eventos, como es el caso del auditorio del Centro de las Artes de la UNISON y del Colegio de Bachilleres del Estado de Sonora (COBACH).

TEATROS: - Elmira de Juárez con capacidad para 470 personas, el Teatro de la Casa de la Cultura y el Teatro Íntimo para 670 personas cada uno; además el Teatro al aire libre de la Saucedilla con capacidad para 3,000 personas.

MUSEOS: - Museo de Sonora, Museo y Biblioteca de la UNISON, Museo Regional de Sonora, Museo de las Culturas Populares, La Burbuja Museo del Niño, Sala de los Símbolos Patrios y el Museo del Centro Ecológico de Sonora.

BIBLIOTECAS: - Bibliotecas públicas Municipales, Biblioteca Central del Estado, Biblioteca de la Universidad de Sonora y Biblioteca de la Casa de la Cultura. Algunas instituciones de educación y agrupaciones cuentan con bibliotecas propias.

De acuerdo a la dosificación de equipamientos propuesta por SEDE SOL, hay un déficit de espacios para la cultura y se prevé un incremento en la demanda en el futuro y la necesidad de distribuir en los diferentes sectores de la ciudad estos equipamientos.

SALUD Y ASISTENCIA PÚBLICA

Para consulta externa y hospitalización se cuenta con las siguientes instituciones médicas: Hospital General del Estado, Hospital Infantil del Estado, Hospital de la Mujer, Hospital Oncológico del Estado de Sonora, Hospital de Gineco-pediátrico del IMSS, Hospital Regional Militar, Hospital de Medicina y Cirugía del IMSS, Hospital del ISSSTE, Unidad de Medicina Ambulatoria del IMSS, Hospital General de Zona número 14, Centro Médico Ignacio Chávez.

Además de 9 unidades de medicina familiar que ofrecen consultas externas y laboratorio de análisis clínicos, 10 centros de salud, 4 unidades de Cruz Roja, 2 hospitales psiquiátricos, 3 unidades de rehabilitación física.

En materia de Asistencia Social se cuenta con diferentes Institutos, Asociaciones y Clubes de Beneficencia; algunos de estos trabajan en coordinación con el DIF Municipal y Estatal.

Cuenta con una casa hogar para niños sin padres, 1 casa hogar para menores, y centro para menores en riesgo de calle.

El Ayuntamiento cuenta con 12 Centros de Desarrollo Comunitario que le brindan servicios a todos los sectores del Centro de Población. En este aspecto se ha avanzado significativamente en la cobertura de las zonas de mayor marginación, a través del Programa Hábitat, que ha permitido la construcción de Centros de Desarrollo Social en las colonias Café Combate, Olivos, Minitas Solidaridad I, Solidaridad IV e Internacional, las que incluyen escuela-taller y centros de atención infantil. También se construyeron y están funcionando 2 Centros Integrales de Atención a la Violencia Intrafamiliar, ubicados en los sectores Sureste y Noroeste del Centro de Población.

COMERCIO Y ABASTO

Los equipamientos con los que cuenta la ciudad para el comercio y abasto son:

Mercados Pùblicos

Tianguis localizados dos al norte uno al poniente y dos al sur de la ciudad.

Mercados de Abastos: Mercado Olímpico, Mercado Eco. I, Maestro, Municipal ubicado en Blvd. Solidaridad.

Establecimientos para venta de mayoreo de autoservicio: Sam's Club, Costco y City Club.

Tiendas de Autoservicio de diversas cadenas: Soriana, Ley, Santa Fe, Walmart, Aurrera, Super del Norte, Comercial Mexicana, Vimar y Abarre

Tiendas departamentales: Coppel, Liverpool, Sears, Farmácia, Sam's Club, Ace Home Center, Woolworth, Home Depot, Lowe's, Farmacias de varias cadenas: Kino, Fénix, Margaritas, Farmácia, Especialidades, Benavides, Santa Fe, Similares y Genéricos; además de establecimientos independientes de farmacias o boticas, que se encuentran distribuidos en todos los sectores de la Ciudad.

Hermosillo cuenta diversos rastros privados para sacrificio de aves, ganado vacuno y porcino.

Se ha presentado un crecimiento en los últimos años en establecimientos comerciales y se considera que se tiene cubierta la demanda tanto de la ciudad, como de la región.

RECREACIÓN Y DEPORTE

Hermosillo cuenta con áreas verdes, jardines en colonias, plazas y parques con juegos infantiles. Sin embargo hay colonias en

diferentes zonas de la ciudad que no tienen acceso a este tipo de equipamientos.

Otros centros recreativos son La Sauceda, el Museo del Niño, el Centro Ecológico y el Parque Infantil. La ciudad cuenta con 6 canchas con un total de 60 salas.

Existen espacios utilizables para la instalación de circos y ferias con juegos mecánicos: a un costado del CUM, Blvd. Progreso y Blvd. Solidaridad, Blvd. Ganaderos, Blvd. Colosio y Blvd. Las Quintas, Blvd. Solidaridad y José María Mendoza, Blvd. Quiroga y Navojoa, Camino del Serí, entre otros.

Los lugares utilizados para exposiciones son: el corredor Hidalgo, la Plaza Javier Bernal, la Plaza Zaragoza, el Centro de las Artes de la UNISON, los terrenos de la Asociación Ganadera para la Expo-Gan, Salón de usos múltiples del Hotel Aratza Inn, el CUM y su explanada, el Gimnasio de la UNISON, La Sauceda para exposiciones caninas y de autos, así como la Cascada y Expo Fórum que cumple con las características necesarias para atender las necesidades locales y regionales.

En equipamiento Deportivo se cuenta con canchas en escuelas canchas del Gobierno del Estado, Municipales y particulares. Algunas de estas canchas se encuentran en áreas verdes o plazas.

ADMINISTRACION PÚBLICA Y SERVICIOS URBANOS

El centro de población cuenta con diversos equipamientos relativos a la administración pública:

La Administración Local de Recaudación Fiscal (SHCP), las Oficinas de Hacienda Estatal, así como otras Oficinas del Gobierno Federal y Estatal se localizan en el Centro de Gobierno sobre el Paseo Río Sonora y Coronfort.

El palacio de gobierno alberga oficinas de la administración pública estatal, así como edificios aledaños diversas secretarías, el congreso, el palacio de justicia y algunas oficinas Estatales.

Las oficinas del Gobierno Municipal se encuentran distribuidas en el Palacio Municipal, la unidad Morelia, la unidad Doctor Aguilar, Comandancia Norte y unidad Veracruz.

El Centro de Readaptación Social se localiza en Blvd. Ganaderos s/n frente a la Asociación Ganadera; el Consejo Tutelar para menores infractores en San Pedro. La Agencia del Ministerio Público ubicada en el Blvd. García Morales y la Delegación Estatal de la PGR sobre la calle Rosales.

Existen varias oficinas del Ministerio Público Estatal que dependen de la oficina central ubicada sobre la calle Rosales y el Paseo Río Sonora, en el Edificio de la Procuraduría.

Los Tribunales de Justicia están repartidos en diferentes puntos de la ciudad, en el edificio del Supremo Tribunal de Justicia, en el edificio contiguo al Penal, en el edificio de Juzgados de Distrito, en el Vado del Río y en la Calle Bravo, según sean de fuero común estatales o federales.

En cuanto a los servicios urbanos, existen 8 cementerios en Hermosillo: Jardines del Buen Pastor, La Manga, Jardines del Paraiso, Panteón Municipal Sahuaro, el Panteón Yáñez, el Panteón Palo Verde, el Panteón San Martín y Colinas de San José y en construcción un Panteón municipal al poniente.

Se cuenta con un crematorio municipal en las instalaciones del panteón Sahuaro. Bomberos cuenta con cuatro estaciones ubicadas en: centro (Matamoros y Nuevo León), norte (Reforma y Pilares), sur (Bvd. Cimarron) poniente (Bvd. Colosio y Eje Chanan).

Son seis las Comandancias de policía: 2 al Norte (Periférico Norte y Solidaridad) y la otra en calle Pilares entre Olivares y López del Castillo; 1 en el Centro (Juárez y Nuevo León) y 2 al Sur (Bvd. Vildósola y Niños Héroes y la otra en la colonia Nuevo Hermosillo) en la calle Blvd. Cimarron y en la carretera a Hermosillo-Ures en la localidad de San Pedro.

Con respecto a la información proporcionada por las dependencias correspondientes y el levantamiento de campo se puede apreciar una concentración mayor de equipamientos en el centro del área urbana y en la parte norte. En relación a esto, debemos hacer notar que una gran parte de las oficinas gubernamentales no están en lotes destinados a equipamientos pues se ubican en inmuebles de renta de particulares.

La dotación que se ofrece en algunos subsistemas de equipamiento de Hermosillo ha obedecido a la demanda por el constante crecimiento que se ha presentado en las últimas décadas.

SECTOR INDUSTRIAL

Las zonas industriales de Hermosillo* son de servicio* privado, contando con 19, los cuales están distribuidos en los diversos sectores, como se describen en el sistema de indicadores alcanzando la categoría de empresas industriales de acuerdo a la normatividad nacional.

TURISMO

Cuenta con un Aeropuerto Internacional y once aeródromos, además una autopista de cuatro carriles. Ofrece servicios de más de 30 agencias de viajes, así como las mejores cadenas hoteleras internacionales (más de 44 hoteles).

Presta servicio gastronómico con más de 260 restaurantes con comida típica regional, antojitos mexicanos, comida naturalista e internacional.

Ajuntas cuenta con servicios recreativos tales como salas multicine, un autódromo, lugares para practicar golf, tenis y boliche; centros de convenciones y exposiciones. La Cascada y Expo Forum que tienen la infraestructura necesaria para realizar todo tipo de eventos comerciales, de negocios, artísticos y culturales; un Centro de Usos Múltiples, que puede ser utilizado para eventos deportivos, artísticos y convenciones.

El Centro Ecológico, que exhibe en su hábitat la flora y la fauna de la región. Parque Infantil del DIF. Parque recreativo La Sauceda, en donde puedes tener contacto con la naturaleza y además visitar el Museo Interactivo del Niño "La Buroja", que se encuentra al interior del parque. También cuenta con parques campesinos como San Pedro El Saúzito y el Real del Alamillo, en donde se puede apreciar la variada vegetación del desierto de Sonora.

Hermosillo es sede de importantes festivales culturales de música, danza y literatura los cuales están coordinados por el Instituto Municipal de Cultura y Turismo. También en la Casa de la Cultura, El Museo Musas y en el Centro de las Artes de la Universidad de Sonora entre otros puedes encontrar exposiciones de pintura, fotografía, obras de teatro, etcétera.

IMAGEN URBANA

Hermosillo presenta una gran variedad de edificios dependiendo de la zona y el crecimiento del desarrollo, el sentido de individualidad del sonorense ha evitado que aún los fraccionamientos habitacionales permanezcan con una imagen urbana armoniosa, pues lógica las construcciones están en constante cambio, ya sea por color o forma.

En cuanto a las áreas comerciales presentan mejores características debido al constante mantenimiento, sin embargo en los corredores que están en evolución de habitacional a comercial, requieren trabajo de imagen.

En los últimos años el gobierno ha trabajado arduamente en este tema, reacondicionando banquetas, parques y plazas, embocaduras canales, creando camellones en los bulevares, forestando las áreas verdes, los parques y los camellones. Se creó legislación en la materia de imagen urbana, con el programa parcial de mejoramiento y conservación del centro urbano de Hermosillo, el reglamento de anuncios para el municipio de Hermosillo y Reglamento del patrimonio cultural del Municipio de Hermosillo.

Ya que sumando esfuerzos, es como se pueden rescatar el espacio público, con respecto al peatón integrando las edificaciones y los espacios privados, en colaboración tanto de las autoridades como de los propios ciudadanos.

En cuanto al patrimonio Cultural se cuenta con varios sitios con características arqueológicas la principal denominada "La Pintada", las cuales requieren de atención para introducir los servicios necesarios para sus visitantes, así como las medidas de protección para su conservación.

MEDIOAMBIENTE

En el área del Centro de Población se ubican dos zonas como natural protegida, de competencia estatal: el Sistema de Presas Abelardo L. Rodríguez- El Molinito, que cuenta con dos zonas núcleo y un área de amortiguamiento en torno a las dos anteriores. Y de carácter municipal la zona natural protegida denominada "Parque Central" (cerro Johnson).

Existen zonas de interés natural, por la biodiversidad que contienen y por el patrimonio ambiental que juegan en el centro de población, destacando la zona de Aguaque y los cerros del Bachoco.

El crecimiento del centro de población ha causado impactos en el ambiente, identificándose entre ellos, el desmonte de zonas sin uso urbano (baldíos), el desvío y desaparición de arroyos y escorrentías naturales, lo que es muy evidente en la traza ortogonal que se repite indiscriminadamente en el norte del centro de población. También es de considerarse los impactos por desechos sólidos resultado de las actividades humanas, causando emisiones a la atmósfera, impactos en el agua, así como ruido y olores generados. De cada uno de estos aspectos se hace un diagnóstico general.

DISPONIBILIDAD Y CALIDAD DEL AGUA

El municipio está ubicado en una zona desértica, y aunado a esto, se enfrenta a una fuerte sequía desde hace alrededor de 15 años, ligeramente aliviada durante 2006. Los problemas asociados al recurso agua en Hermosillo radican básicamente en los aspectos de disponibilidad del recurso para su aprovechamiento en las diversas actividades, así como en el desalojo de las aguas residuales por la obsolescencia de una parte muy importante de la red de drenaje, así como problemas de contaminación por el escaso tratamiento de las aguas residuales generadas.

En cuanto a disponibilidad de agua, esta depende principalmente de fuentes subterráneas (pozos) ubicados en los acuíferos Mesa del Seri-La Victoria, San Miguel, La Póza y Costa de Hermosillo (Los Bagotes), del acueducto Independencia y de manera eventual de agua superficial de las presas Abelardo L. Rodríguez y El Molinito a través de plantas potabilizadoras. Debido a la sequía presentada en los últimos años, la presa Abelardo L. Rodríguez no ha recibido aportaciones y por lo consiguiente las plantas potabilizadoras han dejado de operar. Y se debe tener control de los pozos para evitar el abatimiento de los mismos debido a que en algunos puntos están sobreexplotados. Además se cuenta con el acueducto Independencia que conduce agua de la presa Fluturco Elias Calles a dos plantas potabilizadoras en Hermosillo una ubicada en el sur en operación y otra en el norte en construcción.

En cuanto a la calidad de agua potable que se suministra a la población de Hermosillo, el Organismo realiza diariamente análisis a muestras de agua, deiendo cumplir con los límites establecidos en la Norma Oficial NOM-127-SSA1-1994, vigente.

Del volumen de aguas residuales generado, se calcula que 67 millones de m³ recibieron algún tratamiento previo, de acuerdo con la capacidad instalada de plantas de tratamiento; la mayor parte de este volumen se utiliza en enfriamiento de generadores de energía eléctrica y en riego de áreas verdes. Las aguas residuales sin tratar no se descargan en cuerpos de agua y son utilizadas en el riego de cultivos en la zona agrícola de los ejidos La Yesca, La Manga y Villa de Sens. Para mejorar este sistema de riego en el 2010 se inicia la construcción de la planta de tratamiento de estas aguas residuales.

CONTAMINACIÓN DEL SUELO

Los problemas de contaminación del suelo están dados por la ocupación de diversas actividades que limitan la efectividad del servicio de limpia; la generación excesiva de basura doméstica y de naturaleza peligrosa. Además en materia de residuos peligrosos se suma el pasivo en el cierre efectivo de los basureros municipales previos, así como el Confinamiento de residuos peligrosos de competencia federal (CETRAR) ubicado en el sector sur por la carretera a Guaymas, Sonora (km. 244+00) y que limita el crecimiento poblacional hacia este sector, es en el año 2010 cuando se hacen los trabajos de confinamiento en el sitio, los cuales permitirán la utilización futura de los predios que constituyen la salvaguarda actual, la cual será modificada una vez que SEMARNAT, extienda permiso oficial de uso indicando el radio de salvaguarda correspondiente.

El municipio se encarga del servicio de recolección de desechos de las zonas habitacionales, éste se lleva a cabo de manera tradicional en los domicilios casa por casa; se aumentaría la eficiencia con el uso de contenedores y con estaciones de transferencia de residuos. Se recolecta de lunes a sábado, es decir, durante 6 días. El servicio de recolección cubre a toda la población. No se realizan procesos de separación de la basura desde el origen. Las rutas de recolección se cubren dos veces por semana con excepción del centro que es diaria.

Considerando únicamente la zona habitacional con el total de la población, la generación per cápita se estima en 0.671 Kg. El sistema de recolección de basura hace acojo de 750 a 800 toneladas diarias, el 73% lo realiza el municipio y el restante 27% lo lleva a cabo la iniciativa privada a través de concesiones. El municipio recopila la basura sólo de las área habitacionales y la iniciativa privada se encarga de la recolección en la industria, comercio, servicios, hoteles y otro tipo de empresas (cuando una empresa desecha más de 50 kg. tiene que disponer de ella por sus propios medios).

El escombro del centro de población de Hermosillo se deposita en dos sitios autorizados. El hoyo Duran que se localiza al oriente Blvd. Lazaro Cárdenas pasando el Blvd. Quiroga) y el hoyo Altarés al sur (Del paraíso y Alce).

El actual relleno sanitario se encuentra ubicado en el km 17.5 de la carretera a la Mina Pilares (NYCO) al nor-poniente del centro de población con una capacidad total de 600 mil toneladas y una vida útil restante de 7 años en augeo a la NORMA 08-SEMARNAT 1-2006 y con un objetivo a largo plazo contempla el abastecimiento de tierras NYCO (estas Mismas Mismamente en la

empresarial de la operación de artículos sanitarios apurados en la presente y otras adicionales que prestan de manera privada.

Los residuos peligrosos son competencia federal y los recibe la iniciativa privada trasladándolos a los destinos finales autorizados por la SEMARNAT. Además en Hermosillo existen recicladores de residuos, yunque, recicladores exclusivos de papel de plástico y de llantas.

CALIDAD DEL AIRE

Hermosillo cuenta con un sistema de monitoreo de la calidad del aire, mas es limitado ya que las cuatro estaciones existentes únicamente miden los niveles de partículas suspendidas de polvo. La etapa actual del Programa de Evaluación de la Calidad del Aire que ejecuta el H. Ayuntamiento de Hermosillo se inicio en febrero de 1999 con los trabajos de instalación y pruebas de funcionamiento de los equipos, empezando su operación normal e ininterrumpida en febrero del 2000 hasta la fecha.

Durante 1990 a 1995, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) instaló tres equipos de muestreo para partículas PST, con las siguientes estaciones: CESUES (área noreste), Mazón Centro (hoy tienda departamental FAMSA) y SEMESON (área noreste). Comparando los resultados en promedio diario, se tiene que algunas estaciones ocasionalmente rebasan los límites máximos permisibles, sobre todo en época de invierno, resultando que la tendencia de la contaminación del aire es al alta, tanto para PST como para PM10 (con excepción de la estación noreste para este último tipo de partículas).

Continuando con el PEMCA y con el objetivo de evaluar los niveles de contaminación del aire, comparándolos con las Normas Oficiales emitidas por la Secretaría de Salud para PST (Partículas Suspensas Totales) y PM10 (Partículas menores a 10 micras), el H. Ayuntamiento de Hermosillo cuenta con un Programa de Evaluación y Mejoramiento de la Calidad del Aire (PEMCA), consistente en tres estaciones de monitoreo de partículas suspendidas, en las que las muestras se toman en forma manual, cada 6 días. El Instituto Municipal de Ecología, dependencia de la Coordinación de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Ecología del Municipio, ha reformado la responsabilidad en la medición de los contaminantes PST y PM10 inicialmente con 3 estaciones y ahora con 4.

Según los resultados del PEMCA se puede apreciar que si bien durante el año se presentan episodios de contaminación que superan los límites máximos permisibles manejados por las normas oficiales mexicanas; el resto del año, principalmente primavera, verano y otoño, los niveles se encuentran muy por debajo de esos límites, lo cual nos permite afirmar que cerca del 70% del tiempo en el centro de población se conserva un aire limpio.

Entre la ciudadanía se ha presentado la inquietud sobre la afectación de los vehículos automotores y su afectación al ambiente. Sin embargo, los datos nos dejan ver que, aunque en los últimos años el nivel de vehículos circulando ha aumentado, las concentraciones han disminuido, lo que nos hace pensar que no son la principal fuente de contaminación en la zona.

RIESGO AMBIENTAL Y VULNERABILIDAD

A nivel estatal se cuenta con el Atlas de Riesgo Estatal del 2012 a nivel local, el municipio de Hermosillo cuenta con un inventario de riesgos 2011 el cual sirvió de base para la elaboración del Atlas de Riesgo del Municipio de Hermosillo. En este documento, los riesgos identificados se clasifican en geológico-edafológicos, hidrometeorológicos, químicos, sanitario-ecológicos, y socio-organizativos.

Los agentes perturbadores de los riesgos geológicos y edafológicos presentes en el municipio destacan la sísmicidad, el deslizamiento de rocas, la expansión de suelo, hundimientos locales y flujos de lodo así como la erosión por deforestación. Estos agentes han sido identificados y descritos, pero aun resulta necesario evaluar los impactos potenciales con el propósito de tomar decisiones con respecto al uso de suelo y seguridad de sus habitantes.

Entre los riesgos hidrometeorológicos destacan los eventos meteorológicos extremos como son temperaturas altas y bajas, sequía, isla de calor urbana, inversión térmica, heladas, nártina, niebla, inundaciones organizadas, tormentas, vientos y erosión asociada.

Dentro de los agentes químicos se incluyen aquellos eventos potenciales asociados a condiciones naturales y al manejo de sustancias químicas que propician derrames y fugas de materiales, incendios y explosiones, principalmente.

Los riesgos sanitario-ecológicos identificados se asocian a los problemas con afectación directa a la salud humana y los recursos (biodiversidad y ambiente), tales como la contaminación ambiental en suelo, agua, aire, generación de residuos, promoción de plagas y enfermedades, epidemias y emergencias médicas asociadas.

Finalmente, los riesgos ambientales de tipo socio-organizativos son aquellos asociados a la demanda y/o acceso a los servicios básicos que repercuten en el acumulado de los riesgos sanitario-ecológicos.

Se ha trabajado en cuarto a protección civil con la actualización del Reglamento de Protección Civil, así como el "Acuerdo de Ciudad Segura" firmado en 2011.

ASPECTOS SOCIOECONOMICOS

ASPECTOS SOCIALES

El centro de población de Hermosillo concentra el 91.79% de la población del municipio, que representa el 25% de la población del Estado siendo en su mayoría una ciudad de gente joven, implicando en un futuro una gran fuerza de trabajo, por lo que en corto y a mediano plazo la población económicamente activa se verá incrementada y será necesario generar nuevos empleos y ofertas educativas. Es también notorio el aumento en el promedio de escolaridad en los habitantes de la ciudad.

Se prevé una presión demográfica de una población que envejece y genera una burbuja en la edad promedio que implica la generación de necesidades que habrá que prever y atender con oportunidad.

En relación a la población, se considera que el crecimiento deberá continuar con la tasa actual, pero previniendo que el crecimiento industrial atraiga a nueva población, lo que provocaría demandas de vivienda, servicios, infraestructura y equipamiento urbano, por lo que hay que considerar un crecimiento posible de la población y de la necesidad de suelo por urbanizar.

En la ciudad existe un incremento en la actividad cultural que deberá mantenerse, ante una sociedad que demanda cada vez más servicios culturales y actividades comunitarias que incrementan la cohesión social y fomenta el sentido de pertenencia.

Existe un gran número de organizaciones de la sociedad civil que, a través de diversas figuras legales y organizaciones AC, fundaciones, agrupaciones, patronatos entre otros, brindan diversos servicios a la comunidad en materia de educación, capacitación para el trabajo, medio ambiente, salud, productividad, atención a la infancia y adultos en desamparo, violencia, vivienda, etcétera.

En el Índice de marginación según los criterios establecidos por el Comité Nacional de Población (CENAP), en la localidad de nemótilo, se tiene un 5.02 de grado de marginación, que se considera como bajo. Esté en su mayoría se da por las carencias de servicios en asentamientos irregulares para solventar esta situación la Dirección General de Desarrollo Social, está trabajando con diferentes programas de atención, a la fecha se han formado 357 asociaciones urbanas de vecinos y 73 rurales, con la finalidad de brindar solución a los distintos problemas y necesidades que se les presentan.

Existe un segmento de la población que adolece algún tipo de discapacidad y no ha sido integrada, por lo que para el futuro crecimiento del centro de población se deberá tomar en cuenta para dotar la infraestructura y servicios necesarios, principalmente de transporte, dirigidos a esta parte de la población, y así facilitar su integración al entorno urbano y puedan formar parte de la población económicamente activa.

Dentro de riesgos y vulnerabilidad, probablemente las inundaciones en la temporada de lluvias sea el riesgo más frecuente que se presenta en la ciudad de Hermosillo, originada en parte por la carencia de drenaje pluvial y la falta de algunas obras hidráulicas, como el revestimiento y embocadura de canales, así como puentes e infraestructura que faciliten la visibilidad entre la zona periférica y el interior de la mancha urbana, también ocurre en colonias populares o invasiones, pues algunos se han asentado en forma irregular sobre arroyos y drenes, y al presentarse las precipitaciones hace que se acumule el agua ocasionando molestias e inundaciones.

Las zonas norte y centro son de las más afectadas por la acumulación de agua en calles y avenidas. Hasta ahora, la conformación de la red vial es el sistema de desague natural utilizado como drenaje pluvial y en otras partes, donde si se cuenta con infraestructura, pero que tanto canales como drenes se encuentran azolvados, los problemas se presentan. A esto responde el estudio Pluvial que se realizó y del cual se derivaron varios proyectos que ayudaran a una mejor traza en el futuro crecimiento, respetando las cuencas naturales y canalizando las aguas a un bocón o canal de sección adecuada, situaciones que disminuirán los riesgos hidrológicos en nuestra ciudad.

En suma Hermosillo es una sociedad dinámica diversa y participativa, que cada vez demanda mejor calidad de vida y presenta un incremento en sus aspiraciones colectivas.

CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO
El crecimiento físico del centro de población se ha presentado en forma histórica como se muestra en la siguiente tabla y gráfica. Además se establece un pronóstico del comportamiento probable del crecimiento urbano proyectado al año 2030, de seguir las tendencias actuales.

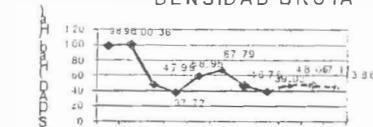
AÑO	SUPERFICIE (Hectáreas)	POBLACION (Habitantes)	DENSIDAD (hab/Ha.)
1900	10724960	10,613	98.96
1930	19838146	19,959	100.36
1950	50676112	43,516	47.99
1960	2,544,67105	95,978	37.72
1970	2,995,45063	176,596	58.95
1980	4,383,76089	297,175	67.79
1990	8,691,02604	406,417	48.76
2000	13,991,60720	545,928	39.02
2010	16,500,94987	792,834	48.05
2020	19,460,33380	916,825	47.11
2030	22,950,47222	1,006,599	43.86

Comparando el crecimiento físico con el demográfico, se ha presentado una tendencia a la baja en la densidad bruta del centro de población, lo que implica que la estructura urbana ocupada ha crecido a menor velocidad que la población, lo anterior debido a que cada vez se han creado colonias y fraccionamientos en las periferias, alejándose de la zona urbana ocupada, generando una cantidad importante de lotes baldíos.

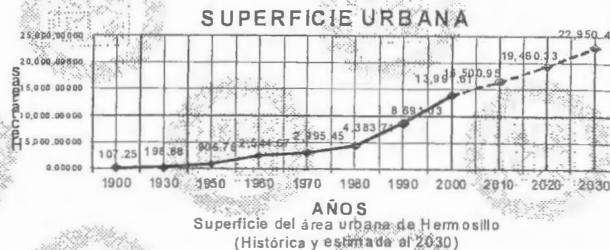
Este fenómeno se ha producido por los altos costos de los terrenos que ha impulsado a que se busquen alternativas de crecimiento en las periferias, lo que impacta los costos de urbanización y también los costos de operación del área urbana para satisfacer de servicios públicos a estos desarrollos.

De seguir la tendencia actual para el año 2030 el centro de población tendrá alrededor de 23,000 hectáreas, lo que implica un incremento del equivalente al 60% de la zona urbana del 2000.

DENSIDAD BRUTA



AÑO
Densidad Bruta del Centro de Población de Hermosillo
(Historica y estimada al 2030)



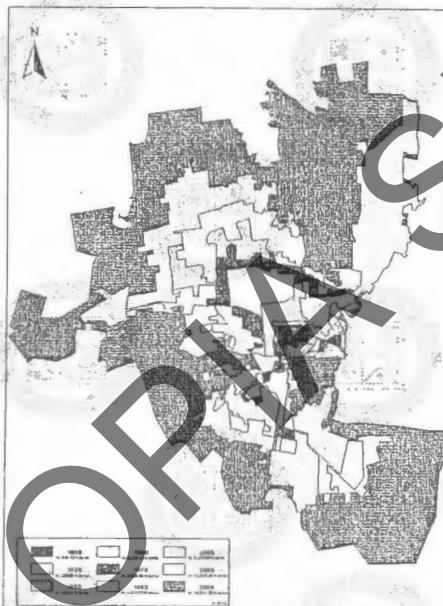
CRECIMIENTO DEL CENTRO DE POBLACIÓN

El centro de población de Hermosillo concentra el 91.75% de la población del municipio, que representa el 25% de la población del Estado, siendo en su mayoría una ciudad de gente joven, implicando en un futuro una gran fuerza de trabajo, por lo que en corto y a mediano plazo la población económicamente activa se verá incrementada y será necesario generar nuevos empleos y ofertas educativas.

Se prevé una presión demográfica de una población que envejece y genera una burbuja en la edad promedio que, implica la generación de necesidades que habrá que prever y atender con oportunidad.

En relación a la población, se considera que el crecimiento deberá continuar con la tasa actual, pero previniendo que el crecimiento industrial atraiga a nueva población, lo que provocaría demandas de vivienda, servicios, infraestructura y equipamiento urbano, por lo que hay que considerar un crecimiento posible de la población y de la necesidad de suelo por urbanizar.

En la ciudad existe cada vez más incremento en la actividad cultural que deberá mantenerse, ante una sociedad que demanda cada vez más servicios culturales y actividades comunitarias que incrementen la cohesión social y fomente el sentido de pertenencia. Es también notorio el aumento en el promedio de escolaridad en los habitantes de la ciudad.



Existen un gran número de organizaciones de la sociedad civil que, a través de diversas figuras legales y organizaciones AC, fundaciones, agrupaciones, patronatos, entre otros, brindan diversos servicios a la comunidad en materia de educación, capacitación para el trabajo, medio ambiente, salud, productividad, atención a la infancia y adultos en desamparo, género, vivienda, etcétera.

En nuestra ciudad se maneja un 5.92% de marginación que se considera bajo. Existe, pero la mayoría en colonias irregulares, por lo tanto carecen de servicios; la Dirección de gestión social ya está respondiendo con diferentes programas de atención: se han formado 357 asociaciones urbanas de vecinos y 73 rurales, en las que se trabaja para dar solución a los distintos problemas y necesidades.

Estadísticamente respecto a grupos vulnerables se maneja un importante segmento de la población que padecerá algún tipo de discapacidad y no ha sido integrada, por lo que para el futuro crecimiento del centro de población se deberán tomar en cuenta para dotar la infraestructura y servicios necesarios, principalmente de transito, dirigidos a esta parte de la población, y así facilitarles su integración en el entorno urbano y puedan formar parte de la población económicamente activa.

Dentro de riesgos y vulnerabilidad, probablemente las inundaciones en la temporada de lluvias sea el riesgo más frecuente que se presenta en la ciudad de Hermosillo, originada en parte por la carencia de drenaje pluvial y la falta de algunas obras hidráulicas, como el revestimiento y embovedado de cañales, así como puentes e infraestructura que faciliten la viabilidad entre la zona periférica y el interior de la mancha urbana; también ocurre en colonias populares o invasiones, pues algunos se han asentado en forma irregular, sobre arroyos y drenes, y al presentarse las precipitaciones hace que se acumule el agua ocasionando molestias e inundaciones. Las zonas norte y centro son de las más afectadas por la acumulación de agua en calles y avenidas. Hasta ahora, la conformación de la red vial es el sistema de desfogue natural utilizado como drenaje pluvial, y en otras partes, donde si se cuenta con infraestructura, pero que tanto cañales como drenes se encuentran azolvados, los problemas se presentan. A esto responde el estudio Pluvial que se realizó y del cual se derivarán varios proyectos que ayudarán a una mejor traza en el futuro crecimiento, respetando las cuencas naturales, y canalizando las aguas a un bordon o canal de sección adecuada, situaciones que disminuirán los riesgos hidrológicos en nuestra ciudad.

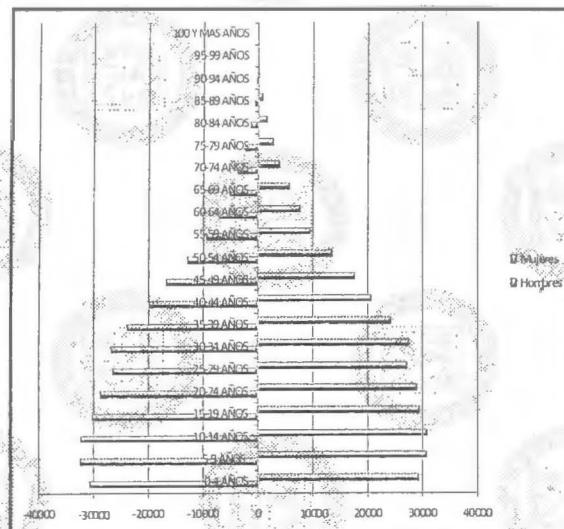
En suma Hermosillo es una sociedad dinámica, diversa y participativa, que cada vez demanda mejor calidad de vida y presenta un incremento en sus aspiraciones colectivas.

Composición Demográfica por Edad y Sexo
Localidad de Hermosillo

Edad	Hombres	Mujeres
0-4 AÑOS	30723	29414
5-9 AÑOS	32254	30833
10-14 AÑOS	32196	31017
15-19 AÑOS	30189	29845
20-24 AÑOS	28729	29133
25-29 AÑOS	26310	27248
30-34 AÑOS	26655	27758
35-39 AÑOS	23825	24470
40-44 AÑOS	19850	20967
45-49 AÑOS	16664	17722
50-54 AÑOS	12769	13591
55-59 AÑOS	9244	9656
60-64 AÑOS	7024	7856
65-69 AÑOS	5059	5630
70-74 AÑOS	3516	4056
75-79 AÑOS	2291	2972



80-84 AÑOS	1276	1768
85-89 AÑOS	595	967
90-94 AÑOS	182	382
95-99 AÑOS	1	105
100 Y MÁS AÑOS	12	16



Fuente: INEGI Censo General de Población y Vivienda, 2010.

TASA DE CRECIMIENTO

La tasa de crecimiento de Hermosillo se ha mantenido por encima de la tasa de crecimiento estatal, lo que ha significado una concentración cada vez mayor de la población estatal en el centro de población.

La tasa de crecimiento ha ido a la baja en las últimas tres décadas, llegando a un mínimo de tasa intercensal de 2.5, en el conteo de 2000 al 2005, es importante observar que la tasa real entre el conteo de 1995 y el 2000 es de 1.9, tasa por debajo de lo proyectado, lo que indica una tendencia hacia la estabilización del crecimiento, que solo se podría ver alterada por un efecto de atracción de población migrante ante el establecimiento de nuevas industrias.

POBLACIÓN Y TASAS DE CRECIMIENTO 1990-2005	
Localidad de Hermosillo.	
Población	Tasa de crecimiento (%)
1970	176598
1990	406417
1995	504009
2000	543928
2005	701838
	1970-1990 4.2
	1990-1995 3.9
	1995-2000 1.9
	2000-2005 3.1
	2000-2005 2.5

Fuente: CONAPO.
No incluye las localidades aledañas.

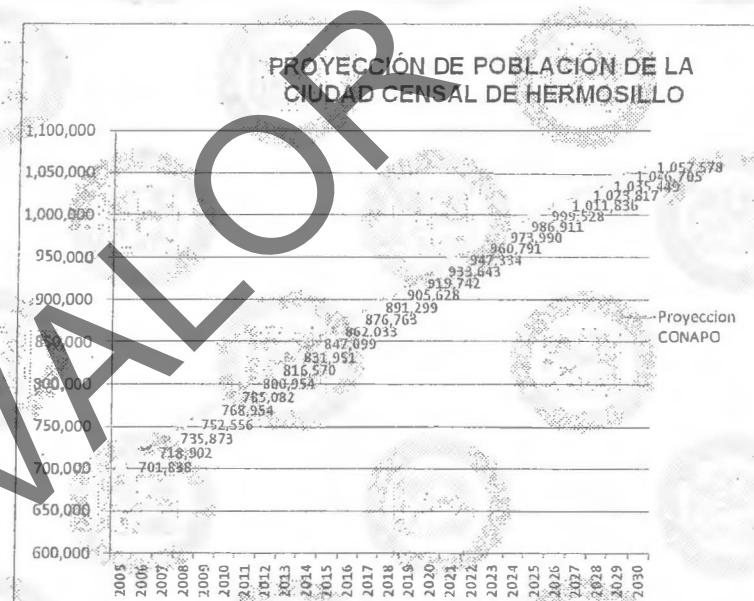


Fuente: CONAPO

PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN

De acuerdo con las estimaciones que el Consejo Nacional de Población hace para el centro de población de Hermosillo, se pronostica que para el año 2030 la población de Hermosillo será de 1,057,578 habitantes.

PROYECCIÓN DE POBLACIÓN DE LA CIUDAD CENSAL DE HERMOSILLO



Fuente: CONAPO

Lo anterior se puede tomar como un punto de referencia, ya que son datos del organismo rector en política de población en México. Considerando que las tasas de crecimiento empieza a cambiar su comportamiento con una tendencia a estabilizarse, pero con un posible incremento en la tendencia de atracción de población, así como la inminente incorporación de las localidades rurales ubicadas dentro del límite del centro de población (San Pedro el Saucito, La Victoria, el Tazajal, Los Choros, Pueblo Veintiuno, Centro Recreativo Telefonistas, Las plazas de abajo, San Pedro, El Chanate, Hacienda Residencial, Comunidad José Esteban Sarmiento, Santa Rita, Hermosillo, Siete Cerros y Unión de Ladrilleros), se prevé que el Centro de Población pueda alcanzar el millón de habitantes en las próximas tres décadas.

Asumiendo que pueda haber cierto grado de incertidumbre en el comportamiento de la población se plantean dos escenarios probables. El primero de ellos suponiendo una estabilización de la tasa de crecimiento de acuerdo a la tendencia, por lo que se considera la tasa de crecimiento real entre 1995 y 2000. El segundo escenario considerando un mayor crecimiento, por lo que se utiliza la tasa intercensal de 1990 a 2000.

De acuerdo con lo anterior existe un margen en el cual se puede prever que se ubicará la población del Centro de Población en el futuro, que puede ser modificado por eventos internos o externos, sin embargo el centro de población deberá plantearse y prepararse para cualquiera de los escenarios y dar seguimiento al comportamiento de la población constantemente. Basados en las estimaciones y proyecciones se recomienda que como punto de partida para la planeación urbana se considere una población meta al 2030 de un millón de habitantes.

ASPECTOS ECONÓMICOS

El centro de población presenta una marcada orientación hacia las actividades comerciales y de servicio, aunque también se está presentando un incremento en la actividad industrial, de la cual se espera se mantenga esta tendencia en los próximos años.

En el futuro inmediato se puede prever una fuerte presión demográfica, con una cantidad de jóvenes que ingresarán a la actividad productiva, lo que requerirá incrementar la oferta de empleo para ocupar esta mano de obra, tanto de personal técnico, como de



Fuente: Estimación propia

profesionistas. Se deberán dar los elementos necesarios para fomentar las actividades productivas, en especial, la industria manufacturera, por lo que se requerirá generar suelo apto para la instalación de nuevas industrias.

El Ayuntamiento tiene el gran deseo de seguir mejorando su situación crediticia para que pueda estar en condiciones de impulsar fuertemente el desarrollo ordenado del territorio y dotar de los servicios públicos y equipamientos que requiere la ciudad.

Las tendencias en el presupuesto municipal han ido a la alta en los últimos años, debido al incremento de las participaciones, que han alcanzado su nivel de crecimiento normal, es decir las participaciones se mantendrán en las proporciones actuales en términos reales y con incrementos de acuerdo al crecimiento de la economía nacional.

Se deberán buscar nuevos esquemas de financiamiento, en los que se incluyan la asociación público-privada para la realización de obras y acciones tendientes al desarrollo ordenado de la ciudad. Una expectativa importante representa la posibilidad de poder acceder a los programas de financiamiento del NAD Bank en el corto plazo, para proyectos de tipo ambiental que requiere la ciudad.

DIAGNÓSTICO Y PRONÓSTICO INTEGRADO

El centro de población ha crecido en forma dispersa, con baja densidad y generando grandes áreas baldías al interior de las áreas ocupadas, por lo que si no hay un cambio en este patrón de crecimiento hacia un desarrollo más compacto, los problemas de movilidad y contaminación se verán incrementados, con una perdida irreversible de terrenos con valor natural y productivo, además de un encarecimiento en la operación, haciendo cada vez más difícil llevar a todo el centro de población la infraestructura y servicios públicos de manera oportuna y eficiente.

Al igual que muchos centros de población del país, y el mundo, el problema de la escasez del agua es un punto que se debe tener siempre en la agenda del desarrollo sustentable. Se deberán tornar las acciones que permitan garantizar el abasto de agua e incrementar la eficiencia de la operación del sistema, realizando las estrategias a lo largo del tiempo de acuerdo con la capacidad finaniera disponible y la demanda del servicio que se incrementa cada vez más.

El análisis de las características del medio físico-natural y transformado, permite concluir que el entorno inmediato del área urbana actual de Hermosillo es óptimo para el desarrollo del centro de población, destacando algunos aspectos que requieren de atención:

La topografía y el tipo de suelo del área de estudio permiten la urbanización sin restricción, con excepción de las áreas altas de los cerros, de tal manera que los terrenos que presentan mayores pendientes constituyen barreras naturales para la urbanización.

Las zonas inundables principalmente las localizadas al norte del Río Sonora no están urbanizadas, por lo que se deberá cuidar de no ser utilizadas con uso habitacional por el riesgo que conlleva, en tanto no cambie esta situación.

La cobertura del equipamiento e infraestructura es suficiente y los servicios básicos tienen una cobertura casi total en la ciudad, pero se presentan rezagos en las áreas irregulares, que deberán solucionarse para poder incorporarlas al desarrollo urbano.

En el rubro de infraestructura destaca la necesidad de atender el drenaje pluvial tanto para solucionar los problemas que se presentan en la zona actual, como para la previsión en las zonas futuras. Se requiere un cambio en la manera de realizar los desarrollos, impulsando el respeto por la naturaleza y evitando las malas prácticas en que se incurrió anteriormente, que han ocasionado los actuales problemas pluviales que tiene la ciudad. Se deben incorporar criterios de manejo de las aguas pluviales, que vayan más allá del simple desalojo, sino procurar su infiltración hacia el subsuelo.

El sistema vial lo conforman ejes principales y parés viales que dan un buen servicio de comunicación, aunque el incremento de vehículos hace que se saturen en horas pico. De seguir la tendencia actual de incremento del número de vehículos circulando se presentarán graves conflictos viales en cruceras y corredores que ya presentan bajos niveles de servicio, además de representar una amenaza de incremento en la contaminación del aire en la ciudad y restar capacidad de movilidad a la población.

El sistema de transporte público demanda urgentemente un proyecto de mejora, ya que el servicio es deficiente y sus horarios limitados, por lo que se excluye a gran parte de la población de acceder a diferentes atractivos de la ciudad durante la noche, además de fomentar la dependencia del automóvil.

Se deben seguir impulsando y promoviendo los medios alternativos de transporte y atender adecuadamente al peatón y al ciclista.

El sector que requiere de mayor atención es el nor-poniente debido a que en este sector se ubican un número importante de las invasiones existentes en la ciudad, lo que ha provocado un déficit de algunos equipamientos básicos, pavimentación de calles y saneamiento de aire por concentrarse en elevado número de talleres y ladurías que expulsan gases y humo que junto con las tolvaneras afectan la calidad del aire y la salud de los que ahí habitan.

En general el Norte de la ciudad presenta problemas de contaminación por polvo, lo que puede tener a incrementarse de no tomar medidas para su disminución, como seguir con la pavimentación de calles, programas de forestación y evitar el desmoronamiento de predios baldíos que son generadores de gran cantidad de polvo.

Es importante destacar también el deterioro de los monumentos históricos-parque nacionales que por el abandono se encuentran en muy malas condiciones además de la cerdida artística y cultural que representan y la mala imagen urbana que provocan en la ciudad. Hermosillo cuenta con numerosas vistas, remates visuales naturales que embellecen la ciudad, además existen zonas, con potencial de desarrollo turístico que se pueden aprovechar para hacerla una ciudad atractiva e interesante.

La tendencia de crecimiento de la ciudad es hacia el norte y al sur, pero principalmente hacia el poniente, ya que el vaso de la Presa y la sierra del Bachoco limitan naturalmente el crecimiento hacia el oriente, de tal forma que el Blvd. Solidaridad se ha convertido en el eje central que comunica la ciudad en el sentido norte-sur y el Blvd. Luis Encinas en el sentido oriente-poniente.

La vivienda muestra un sector dinámico de oferta concentrada en los segmentos medio y medio popular. Sin embargo, aun existe un rezago acumulado. La tendencia de los mecanismos de apoyo federal y el programa de vivienda municipal se están orientando a los segmentos de menores ingresos, lo que deberá mantenerse para atajar el rezago existente.

VII. OBJETIVOS Y METAS

OBJETIVO GENERAL

El estado actual del Centro de Población y su congruencia con las diferentes fuentes de consulta, y opiniones recibidas, durante el proceso de formulación del presente documento, se ha definido el objetivo general de este Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, Sonora, modificación 2014, que constituye la visión que queremos para el futuro, y se viene en el siguiente enunciado.

“Obrar y regular la actividad desarrollada en el territorio del centro de población, potenciando su actividad económica y propiciando oportunidades de desarrollo competitivo, sustentable y humano con visión de largo plazo, que ofrezca una mejor calidad de vida a sus habitantes.”

Mediante la ordenación del territorio se busca “maximizar la eficiencia económica del territorio garantizando al mismo tiempo su conexión social, política y cultural en condiciones de sustentabilidad”, lo que implica la búsqueda de que el entorno ambiental, social y económico mejoren su concurrencia e interrelación, lo que ha de redundar en un aumento en la calidad de vida y en la competitividad de la región en la que se encuentra situado el centro de población.

La exposición de objetivos representa el planteamiento de derechos que crean la estrategia de desarrollo urbano en el área definida así como el conjunto de acciones y proyectos derivados y que se refieren en los módulos de Programación, Corresponsabilidad Sectorial y de Instrumentación.

Los objetivos reflejan también los principios, normas y criterios establecidos en el marco jurídico y otros instrumentos provenientes de niveles superiores de planeación así como las aspiraciones de la comunidad y los propósitos y compromisos del quehacer del servicio público para con la población.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Elevar el grado de la competitividad de la ciudad propiciando el desarrollo económico y social mediante la planeación del desarrollo urbano ordenado y sustentable que fomente la igualdad de oportunidades, la inserción al trabajo formal; y establezca políticas de transporte, vivienda y capacitación acelerando el proceso de integración social de toda la población a la vida de la ciudad.
- Reglamentar los usos de suelo en las áreas en proceso de consolidación así como las reservas para el crecimiento y la conservación de zonas agrícolas productivas que permitan la mayor funcionalidad en las relaciones entre los espacios para las actividades sociales y económicas bajo principios de sustentabilidad.
- Prever las reservas de suelo, vivienda, servicios de infraestructura y equipamiento urbano para el crecimiento de la población dependiente de los empleos que se generan principalmente por el desarrollo industrial y los servicios.
- Adecuar la distribución de la población y de las actividades económicas a las aptitudes del territorio.
- Crear una cultura encaminada al respeto y conservación del medio ambiente. Dando difusión a la normatividad en la materia, educando desde pequeños a la población sobre la importancia del uso de ecotecnologías.
- Elevar la calidad de vida de las familias hermosillenses más desprotegidas, necesariamente requiere de su inclusión en el sector productivo, ya sea como prestador de servicios, formando parte de una cadena productiva o como miembro activo en el desempeño de diversos oficios.
- La capacitación, asesoría técnica, acompañamiento y cofinanciamiento, son tareas sustanciales a las que la administración dará especial interés; atendiendo y escuchando las inquietudes de los interesados, así como promoviendo y gestionando todo tipo de programas y apoyos cuyo objetivo sea impulsar el desarrollo económico de nuestra comunidad.
- Mediante la promoción e integración de grupos de trabajo y la oferta de esquemas accesibles de inversión, la creación de negocios proyectará su éxito hacia la satisfacción de nuevos nichos de oportunidad.
- Siendo facilitadores para la apertura de nuevos negocios y apoyar a las empresas generadoras de empleos para con ello impulsar un verdadero desarrollo económico que tenga como objetivo elevar el poder adquisitivo de la sociedad.
- Lograr la cohesión social y cultural, recuperando los valores, costumbres y tradiciones, reforzando el arraigo y el sentido de pertenencia a la comunidad dentro de un marco de respeto por la diversidad, de solidaridad hacia los grupos vulnerables y de integración de personas con discapacidad.

METAS

Las metas resultan del logro de los objetivos en confrontación con la realidad concreta del caso de estudio, con miras a su transformación bajo la perspectiva de un desarrollo equilibrado y el mejoramiento del nivel de vida de la población. Tienen la característica de identificar las respuestas específicas con la localización, cantidad y términos definidos en corto y largo plazo.

Las metas servirán para evaluar el desempeño de la planeación urbana.

PLANEACIÓN - Determinar las necesidades de estructuración y/o ajuste del Sistema de Planeación del Desarrollo del Gobierno Municipal, para orientarlo hacia la planeación territorial / regional como eje organizador del resto del sistema lo que implica integrarlo a un Sistema de Planeación Territorial - Ambiental.

IDENTIFICACIÓN PRIMARIA - Contar con áreas debidamente identificadas y clasificadas para su ocupación correspondiente, indicando las restricciones de conservación en su caso o sus aptitudes y actividades.

RESERVAS TERRITORIALES - Contar con los derechos de vía y pasos proyectados así como los espacios para equipamientos básicos y especiales.

USOS, RESERVAS Y DESTINOS - Contar con un centro de población ordenado, con una mezcla adecuada de usos de suelo y equipamientos racionalmente distribuidos que satisfagan las necesidades de la población respetando la vocación natural del territorio.

VIALIDAD - Conformar una estructura física que permita la adecuada movilidad en el centro de población y su integración con la región, que a la vez considere al peatón y al ciclista.

MÓVILIDAD - Impulsar políticas, normas, lineamientos y procedimientos en materia de servicios relacionados con la identificación de mecanismos afines con la movilidad, articulados, reorganizar las rutas, crear zonas sin tráfico vehicular e incorporar planes de trasporte, los cuales deberán constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte, con la finalidad de incluir dentro de la planificación urbana el la configuración de la movilidad.

- Propiciando planes de movilidad integrales no motorizados.
- Crear las condiciones físicas, normativas e institucionales para incentivar a aquellos ciudadanos que cuentan con movilidad limitada y accesibilidad condicionada, así como para incentivar la actividad peatonal.
- Promoviendo a ciclistas, integrando al resto del medio ambiente.

VIII. NORMATIVIDAD ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

1 Toda edificación deberá cumplir con el Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS), el Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS) y la altura máxima permitida en la zona que se encuentre establecida en la Tabla de Criterios y Compatibilidad de Uso de Suelo, anexa.

2. Todo fraccionamiento o desarrollo deberá contar con licencia de uso de suelo, otorgada con apego a este **programa** y a la **LOTDUE**. Toda edificación o predio a urbanizar deberá contar con licencia de uso de suelo específica para la actividad que se desarrolle.

Solo el propietario o su apoderado legal mediante poder legal notariado, podrá tramitar la Licencia de Uso de Suelo, la cual deberá ser acreditado con la escritura pública del lote, bajo los criterios del reglamento de construcción y normas técnicas complementarias y el reglamento de ordenamiento territorial y desarrollo urbano vigente.

Cuando el predio cambie de uso o actividad, deberá obtener una nueva Licencia de uso de suelo que ampare la nueva actividad que se pretende.

3 Las zonas establecidas como reserva habitacional condicionada al momento de ocuparse deberán detallar los usos específicos en donde deberá predominar el uso y densidad habitacional establecido para la zona y ubicarse los usos complementarios y compatibles (mixtos, áreas verdes, equipamientos) que sean necesarios para el correcto funcionamiento urbano de la zona, lo que deberá establecerse en los dictámenes de urbanización y/o en los convenios autorización de fraccionamientos respectivos, según el artículo 100 de la LOTDUES. Así mismo deberá respetarse la normatividad específica en caso de que existan Programas Parciales en la zona a desarrollar y los lineamientos para la elaboración (el los estudios, certificados, etc.).

4. Para la obtención del dictamen de urbanización, deberá presentar ante el IVEPLAN, la siguiente documentación:

- a. Plano de localización;
- b. Plano topográfico;
- c. Análisis hidrológico;
- d. Dimensionamiento de manzanas, lotes y/o supermanzanas;
- e. Distribución de los usos de suelo, reservas y destinos;
- f. Distribución del trazo y características de vialidades;
- g. Estudio de impacto vital;
- h. Estudio de movilidad y accesibilidad;
- i. Propuesta de extensión de alcantarillado.

5. Para la obtención del **permiso de extensión de rutas de transporte público** con lo cual se evaluará su **compatibilidad y factibilidad** de acuerdo a los programas y al **Atlas de Riesgo Municipal** vigente.

3. Para la obtención del Convenio-Autorización, el interesado en fraccionar un predio deberá presentar ante la CIDE, lo siguiente:

1. Original y copia certificada que acredite la propiedad del inmueble a fraccionar;
 2. Certificado de propiedad que indique si el predio se encuentra o no libre de gravámenes;
 3. El resultado de manifestación de impacto ambiental;
 4. La licencia de uso de suelo;
 5. Dictamen de urbanización aprobado;
 6. Estudio del drenaje pluvial del fraccionamiento con respecto a la zona donde se ubica para su revisión y aprobación correspondiente;
 7. Nomenclatura de las vialidades;
 8. Los documentos que acrediten la factibilidad de suministro de agua, drenaje y electrificación de parte de las dependencias y entidades competentes.

Los usos de suelo establecidos en el convenio de autorización de fraccionamiento ya sea habitacional o industrial deberán respetarse y solo podrán cambiarse cuando exista una justificación técnica y social y ésta no se contraponga al interés colectivo ni afecten los bienes públicos. Para realizar dichos cambios se deberá elaborar por parte del promovente estudio técnico

justificativo con los requisitos necesarios para elaborar el dictamen de urbanización, el que será responsabilidad de emitir por el Instituto Municipal de Planeación Urbana de Hermosillo, quien en su caso lo turnará ante el cabildo para la autorización de medición del PDUCPH.

Los cambios de uso de suelo de habitacional a otro uso en predios que dan frente a un corredor urbano y que estén marcados como condicionados en la Tabla de Criterios y Compatibilidad de Usos de Suelo del Programa deberán presentar ante el MiPPLAN la solicitud de cambio de uso de suelo.

Los **Frelos** ubicados frente a corredores urbanos existentes, cuyas dimensiones hagan posible su subdivisión en forma paralela al corredor, podrán promover cambio de uso de suelo para lomar el uso establecido para la zona inmediatamente colindante, en tanto se reemplace el ancho y el frente mínimo por flete de la franja del corredor urbano según la categoría o tipo asignado previamente.

Se respete el área y el frente mínimo por parte de la Junta del Caso que se dará según la categoría o tipo designado previamente. También podrán cambiarse los usos de suelo asignados en un convenio de autorización de fraccionamiento siempre y cuando exista solicitud expresa por escrito del propietario durante el proceso de modificación, previo a la etapa de apertura de la Consulta Pública del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo o mediante un Programa parcial de una zona en los términos que establece la Ley Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora.

Las nuevas viabilidad que se construyan en las zonas de reserva que cumplen con las características para ser corredor urbano, generan una franja colindante de uso mixto de acuerdo con los criterios establecidos para el tipo de corredor. En caso de fusionar lotes que dan frente a un corredor urbano con lotes colindantes en la misma manzana que no den al corredor el lote resultante tomará el uso correspondiente al corredor urbano, sin embargo deberá mantener el funcionamiento, así como acceso y salidas hacia el corredor urbano, evitando causar molestias por aumento de flujo vehicular, zonas de carga y descarga, ruido y residuos sólidos hasta las zonas ubicadas en la parte posterior, principalmente considerando aquellas que son habitacionales.

En los casos de fraccionamientos tipo cerrada o condominio cuya barda perimetral de los lotes colindan a un corredor no deberán abrir accesos en la barda perimetral hacia el corredor y en el caso de que se luciera, este acceso deberá ser clausurado por CIDEU. En estos casos no podrá autorizarse uso de suelo diferente al habitacional ya que pierde la categoría de corredor en la franja colindante. En los casos donde se cuente con autorización de uso de suelo previo a este programa se respetará su uso de suelo, mientras no cambien su dimensión e intensidad.

Cuando el predio cambie de propietario, sin que haya cambiado el uso y actividad, la Licencia podrá ser ratificada a nombre del nuevo propietario, quien adquirirá en ese momento los derechos y obligaciones correspondientes.

Toda edificación que sea denunciada por vecinos habitacionales por motivo de molestias ocasionadas a la zona, será requerida para la presentación de la licencia de uso de suelo. En caso de no contar con dicho documento y el uso no sea compatible con la zona, será sujeta a clausura temporal en tanto se regulariza y eliminan los motivos de molestia.

En caso de no ser compatible o prohibida con la zona se procedera a la clausura total y definitiva. Los establecimientos sujetos a clausura definitiva podran contar con un periodo de gracia para efecto de reubicarse de hasta seis

a) Lo solicite por escrito ante la Coordinación General de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Ecología, manifestando

b) Obtenga, por parte de los vecinos habitacionales colindantes, firma de conformidad en cuanto al ejercicio de gracia.

b) Contenga por parte de los vecinos habitacionales comunitarios firma de conformidad en cuanto al periodo de gracia solicitado

Los usos de suelo establecidos con anterioridad al año de 1985 cuando entra en vigor la Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Sonora (18 de febrero de 1985, Boletín Oficial del Gobierno del Estado), que no se encuentren considerados como compatibles en la zona donde se asienta, podrán seguir operando e incluso obtener Licencia de Uso de Suelo en tanto no modifiquen su funcionamiento o amplíen su área o intensidad de actividad, siempre y cuando no representen molestias, trastornos o riesgos a las zonas habitacionales.

7. El área libre de construcción que se establezca en el predio podrá pavimentarse hasta en un 50% con material impermeable, el resto deberá utilizarse como área permeable o jardín.

En vivienda podrá pavimentarse hasta en un 70% con material impermeable. En terrenos ubicados en parques industriales, podrán pavimentarse hasta en un 80%. En terrenos ubicados en el centro urbano, centros de sector y corredores mixtos podrá pavimentarse hasta en un 80%. Artículo 3 NTC.

8. No se permite la urbanización del Centro de Población, y en consecuencia fraccionamientos o desarrollos sobre terrenos

- Aluviones naturales recientes, profundos o superficiales, o todo tipo de relleno artificial en barrancos, lagos, lagunas y terrenos en general, no consolidados y sensibles en muchos casos a efectos de resonancia.
 - Antiguos brazos o lechos secos de ríos o arroyos, ni sobre el área delimitada como inundable en la Presa Abelardo L. Rodríguez. Las zonas contiguas al Río Sonora, del sector poniente, así como las zonas contiguas al vaso de la presa estarán condicionadas al plan de manejo correspondiente o a la elaboración y aprobación de un programa parcial, que considere las obras hidráulicas de mitigación necesaria y los impactos ambientales.
 - Terrenos sobre hidratados que al llenar o abatir su nivel freático, pierden su capacidad de carga, o terrenos inestables, con serios agrietamientos y sensibles asentamientos diferenciales.
 - Zonas con pozos naturales o artificiales, cavernas o minas o con serios problemas de drenamiento o alta compresibilidad. Se incluyen las zonas impactadas por extracción de material petrío (cribas), en tanto no hayan sido rellenados y representen peligro por hundimiento o inundación.
 - Previa determinación precisa de sus límites, no se deberá permitir desarrollo urbano en cualquier tipo de conservación ecológica, agrícola de primer y de segundo orden de productividad, bancos de materiales, zonas de extracción minera.
 - Zonas de recarga hidráulica. Las zonas destinadas para el control de avenidas pluviales. Se incluye el Hriyo del Real del Llano.
 - Zonas con relieve muy accidentado o con pendiente mayor al 30%, ni las partes altas de cerros. Sin embargo y con fundamento en lo establecido en el PDUCH las áreas de los cerros consideradas como Zonas de Conservación, deberán

- irse vuelve en su estado natural, previo dictamen que se requiere para tal fin, de acuerdo a lo que se establece en la legislación que rige la materia.
- Zonas por encima de la cota máxima de factibilidad de dotación de agua potable o cualquier otra zona sin factibilidad de introducción de servicios, salvo en el caso en que la persona física o mural interesava en realizar cualquier acción de urbanización deberá responsabilizarse de construir la infraestructura básica necesaria para dicho proyecto así como de su operación y mantenimiento con base a la legislación vigente aplicable.
 - 9. Cualquier uso habitacional deberá estar alejado, como mínimo a:
 - 50 metros de cualquier ducto de petróleo o sus derivados
 - 30 metros de una vía férrea.
 - 20 metros de una línea de transmisión eléctrica de alta tensión
 - 50 metros de zonas industriales o de almacenamiento de alto riesgo
 - 25 metros de zonas industriales de riesgo medio, o zonas de almacenamiento a gran escala de bajo riesgo.
 - 10 metros de zonas industriales de riesgo bajo
 - 30 metros de talleres de reparación de maquinaria o transporte pesado.
 - 10 metros de complejos patrimoniales históricos no integrados al desarrollo urbano
 - 20 metros de zonas de conservación ecológica
 - 1,000 metros de la cabecera de una pista de aeropuerto de mediano y largo alcance. Para los casos en cabeceras de aeropuertos de mediano y largo alcance estos deberán cubrir la normatividad de la Ley de Aeropuertos y su Reglamento a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil por conducto de la administración del Aeropuerto local.
 - La Ley de Aguas Nacionales marca un límite en distancia para construir al margen de arroyos, por lo cual condicionara esta superficie como viabilidad o área de salvaguarda arborizada. Según la Ley de Aguas Nacionales, Artículo 3, Inciso B, Fracción XLVII. Se considera "Riberas o Zona Federal". Las fajas de diez metros de anchura contiguas al cauce de las corrientes o al vaso de los depósitos de propiedad nacional, inmediatas horizontalmente a partir del nivel de aguas máximas ordinarias. La amplitud de la ribera o zona federal será de cinco metros en los cauces con una anchura no mayor de cinco metros. El nivel de aguas máximas ordinarias se calculará a partir de la creciente máxima ordinaria que será determinada por "la Comisión" o por el Organismo de Cuenca que corresponda, conforme a sus respectivas competencias, de acuerdo con lo dispuesto en los reglamentos de esta Ley. En los ríos, estas rajas se delimitarán a partir de cien metros río arriba contados desde la desembocadura de éstos en el mar. En los cauces con anchura no mayor de cinco metros, el nivel de aguas máximas ordinarias se calculará a partir de la media de los gastos máximos anuales producidos durante diez años consecutivos. Estas rajas se delimitarán en los ríos a partir de cien metros río arriba, contados desde la desembocadura de éstos en el mar. En los orígenes de cualquier corriente, se considera como cauce propiamente definido el escurrimento que se concentre hacia una depresión topográfica y forme una carcava o canal, como resultado de la acción del agua fluyendo sobre el terreno. La magnitud de la carcava o cauce incipiente deberá ser de cuando menos de 2.0 metros de ancho por 0.75 metros de profundidad.
 - 10. Todo tipo de uso industrial o almacenaje de gran escala con carácter de alto riesgo y/o contaminación, deberá localizarse en zonas o corredores industriales diseñados para este fin. Deberán contar con una franja peninsular de aislamiento (salvaguarda) para el conjunto dentro de los límites de la propiedad, con un ancho determinado según los análisis y normas técnicas y ecológicas que no deberán ser menores de 25 metros. Todo tipo de planta, aislada o agrupada, deberá estar bardeada. En la franja de aislamiento no se permitirá ningún tipo de desarrollo urbano, pudiéndose utilizar para líneas forestales, de cultivo, ecológicos o recreación pasiva informal, sin permitir estancias prolongadas o de numerosas personas.
 - 11. Las áreas industriales en general y, en particular, las emisoras de altos índices de contaminación atmosférica, deberán emplazarse preferentemente en dirección del viento procurando no afectar las áreas habitacionales del Centro de Población, para facilitar la eliminación de contaminantes y reducir los riesgos.
 - 12. Toda estación de servicio de Gasolina deberá cumplir con lo establecido en las Especificaciones Técnicas de Proyecto y Construcción de PEMEX y la Disposición Administrativa de observancia General para el Municipio de Hermosillo que establece los requisitos técnicos y de ubicación para estaciones de servicio de gasolina. Así como del Artículo 122 Bis de la LDTUES y NTC 47001/02 Norma Técnica complementaria al reglamento de construcción para el municipio de Hermosillo que establece los requisitos técnicos y de ubicación para estaciones de servicio de gasolina.
 - 13. Toda estación de gas para carburación deberá cumplir con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana correspondiente NOM-025-SCFI-93. No se permitirá ningún uso habitacional en un radio de 50 metros desde el eje de cada tanque de almacenamiento de gas para carburación, ni ningún uso urbano en un radio de 15 metros. No se permitirá el acopio de tanques portátiles en las estaciones de gas para carburación.
 - 14. En caso de plantas de explosivos o productos extremadamente letales al ser humanos, incompatibles para instalarse dentro del límite de crecimiento deberán prever un radio de salvaguarda con un mínimo de 1,700 metros:
 - 1,000 metros de una vía de ferrocarril de paso
 - 500 metros de una carretera con transporte continuo de paso
 - 15. Con respecto a ductos y poliductos transportadores de derivados del petróleo, no se permitirá el desarrollo urbano sobre su sección y trayecto de derecho de vía, dada su carácter de zona federal de acuerdo con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana correspondiente NOM-007-SECRE-2010. En los ductos, las estaciones de recompresión (gasés), o re bombeo (líquidos) o control, estarán espaciadas a un mínimo de 12 kilómetros y un máximo de 30 kilómetros. Toda estación deberá estar en área de aislamiento, con un radio mínimo de 300 metros, no permitiendo ningún tipo de uso urbano en su interior. Todo tipo de ducto que pase cercano a un asentamiento urbano, deberá construirse con tuberías de acero según las especificaciones de PEMEX y con un control extraordinario de sus soldaduras de uniones.

16. La distancia mínima entre ductos subterráneos de combustible a una vía terrestre, ducto de derivados de petróleo, líneas de transmisión de alta tensión o de energía eléctrica será de 30 metros.

INFRAESTRUCTURA

INFRAESTRUCTURA DE AGUA Y DRENAJE

17. La realización de la infraestructura de agua potable, alcantarillado y saneamiento se basará en la normatividad de la Comisión Nacional del Agua.

18. En la captación hidráulica para usos urbanos, se deberán controlar el uso y cobertura de fertilizantes y pesticidas en las zonas agrícolas, para no contaminar o alterar la calidad de los cuerpos de agua.

19. No se permitirán descargas de aguas residuales, sin tratamiento previo, directamente sobre cualquier cuerpo receptor de agua de competencia municipal, debiéndose respetar la Norma Oficial Mexicana NOM-001-ECOL-1996, a cargo de la Comisión Nacional del Agua. Así mismo, no se permitirá la descarga de agua residual aguas arriba de una captación de agua potable, si dicha descarga no cumple con la NOM-001-ECOL-1996 a cargo de la Comisión Nacional del Agua.

20. El agua captada, antes de su conducción y/o distribución al centro de población, deberá ser potabilizada.

21. No se permitirá ningún tipo de desarrollo urbano o dotación hidráulica, arriba de la cota pluviométrica máxima que permita el sistema determinada por el Organismo Operador. En el caso de existir algún tipo de uso urbano arriba de ésta cota, se deberá reubicar o consolidar su crecimiento, dotándolo de un tanque regulador para uso exclusivo, por costo del usuario o promotor.

22. Todo tendido hidráulico deberá ser subterráneo y alojado en una zanja. Solo en casos excepcionales, se usará tubería de acero en desarrollos superficiales. Cuando el agua tenga propiedades incrustantes se deberá estabilizar desde su captación para evitar daños en tubería e instalaciones.

23. La distancia mínima de separación entre la tubería hidráulica principal y la sanitaria, telefónica o eléctrica, deberá ser de 2.50 metros. Toda tubería hidráulica se tenderá por encima de la sanitaria, a una distancia mínima de 0.50 metros.

24. Los relojes posteriores al tendido de las redes de tuberías, de cualquier tipo deberán tener una compactación equivalente a la del terreno o a la estructura de pavimento en que se instalan.

25. Para la previsión de gastos en litros de agua potable por habitantes al día en las zonas habitacionales y de reserva habitacional se considerarán 200 lpd, como mínimo. Para otros usos se considerarán los estandares establecidos por CONAGUA y lo establecido en el reglamento de construcción y normas técnicas complementarias vigente.

26. Para el cálculo del gasto de desecho, se considerara el 75% de la dotación hidráulica señalada en el punto anterior, por las perdidas de consumo, adicionando los gastos industriales, pluviales, y, si es el caso, las filtraciones tratadas.

27. Los albañiles de servicio se deberán colocar uno por cada predio hacia el colector de la zona, previendo pendientes mínimas del 2%, además de un registro en el interior del predio, en su linderio frontal, y con medidas mínimas de 0.40 x 0.60 metros. Por 0.50 metros de profundidad.

28. Para la protección de la tubería del paso vehicular, deberá haber una profundidad mínima de 0.90 metros, entre nivel de suelo y lomo superior de tubería, en diámetros de hasta 0.45 metros. En diámetros mayores, la profundidad deberá ser por lo menos de 1.20 metros.

29. Las plantas de tratamiento de aguas negras de cobertura amplia o general para la ciudad, deberán estar cercadas en su perímetro, y alejada por lo menos a 500 metros de cualquier cuerpo hidráulico importante, para evitar su contaminación. Se deberán emplazar en las partes más bajas del centro de población, para facilitar la conexión y operación de los colectores convergentes a ellas. No se deberán construir en suelos frácticos inmediatos, y si es el caso, hacer las obras necesarias para garantizar que no se produzcan filtraciones. Se deberá separar, por lo menos, a 100 metros de los tráileros de desechos sólidos. Podrán ubicarse pequeñas plantas de tratamiento en diferentes puntos de la ciudad para reuso del agua para riego y/o usos industriales, las que deberán garantizar que la tecnología usada elimina cualquier tipo de riesgo ambiental o de salud, y no deberá producir malos olores o mal aspecto. Podrán ubicarse dentro de predios industriales, comerciales, equipamientos o áreas verdes y deportivas, procurando que no interfieran con el funcionamiento propio de estos. Las instalaciones propias de estas plantas no deberán ser visibles desde la vía pública y no deberá haber ningún uso habitacional en un radio de 20 metros.

INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA

30. En cumplimiento de los criterios y normas de desarrollo urbano, toda instalación eléctrica nueva que se construya en el Centro de Población será subterránea y debe reunir las características técnicas que para el efecto establece Comisión Federal de Electricidad, debiendo cumplir con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas vigentes aplicables a la materia. Las líneas eléctricas de alta tensión que se construyan dentro del límite de crecimiento establecido en este Programa deberán ser subterráneas.

Las nuevas subestaciones eléctricas que se construyan dentro del límite de crecimiento establecido en este Programa se instalarán preferentemente en corredores urbanos tipo B y C, pero en ocasiones se instalarán en áreas de equipamiento o infraestructura de los propios desarrollos que se construyan, específicamente destinadas para este fin.

Los nuevos fraccionamientos deberán considerar los espacios necesarios para la colocación de transformadores de pedestal, que deberán ser del dominio público y ubicarse de forma que no afecten los accesos a los predios o la libre circulación de vehículos y peatones.

31. Para el tendido y distribución de luminarias de alumbrado público, se deberán considerar los siguientes criterios: La altura mínima permisible de luminarias deberá ser de 4.80 metros, y la máxima de 12 metros. Su espaciamiento mínimo e intensidad lumínica deberá ser de acuerdo a la NOM-001-SEDE-1999.

VIALIDAD Y TRANSPORTE

VIALIDAD

32. No se permitirá desarrollo urbano sobre la superficie de derecho de vía en vialidades regionales. Solamente se permitirán servicios carreteros en edificios, puentes o garitas de revisión y casetas de cobro de cuotas.

Los particulares respetarán las vialidades definidas en este Programa, con su ubicación y derecho de vía, de acuerdo a las figuras que se enlistan a continuación y la tabla T-N01 solicitando la ubicación precisa de parte de las Autoridades Municipales.

DERECHO DE VÍA (SECCIONES DE VIALIDAD)	DVT-01-	BRT	CARRIL DE AUTOBÚS RÁPIDO
		VP	VIALIDAD PRIMARIA
		VS	VIALIDAD SECUNDARIA
		VC	VIALIDAD COLECTORA
		VSC	VIALIDAD SUBCOLECTORA
		VAC	VIALIDAD ACCESO A COLONIA
		VPV	VIALIDAD PAR VÍAL
		VL	VIALIDAD LOCAL
		VLP	VIALIDAD LOCAL PRIVADA
		CV	CICLOVIA
GEOMETRÍA DE BAHÍA DE TRANSPORTE URBANO	DVT-02-	VAP	ANDADOR PEATONAL
		BT	PLANTA Y ALZADO DE BAHÍA DE TRANSPORTE.
		UP	UBICACIÓN DE PARADAS
ESTACIONAMIENTO	DVT-03-	PT	PARABUS TIPO
		EC	EN CORDÓN
		EB	EN BATERIA
CARRILES	DVT-04-	EL	EN COMERCIO LOCAL
		CD	DE DESACCELERACIÓN
		CA	DE ALMACENAMIENTO
		RG	RADIO DE GIRO ZONAS URBANAS
		CCB	CICLO CARRIL BIDIRECCIONAL
RAMPAS	DVT-05-	CCU	CICLO CARRIL UNIDIRECCIONAL
		RAMPAS TIPO	
OREJAS EN ESQUINA Y ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA	DVT-06-	01	UN SOLO SENTIDO DE CIRCULACIÓN
		02	DOBLE SENTIDO DE CIRCULACIÓN
BANQUETAS	DVT-07-	GT	GUIA TACTIL PARA DISCAPACIDAD VISUAL
		ZR	ZONA RESIDENCIAL
MOBILIARIO URBANO	DVT-08-	ZC	ZONA COMERCIAL
		DVT-11	DISPOSICIÓN DE ELEMENTOS EN ESPACIOS PÚBLICOS
		DVT-12	DISPOSICIÓN DE ELEMENTOS EN ESPACIOS PÚBLICOS
		DVT-13	ESTACIONAMIENTO TIPO PARA BICICLETA
		DVT-14	DISPOSICIÓN DE BANDBRAZO VIAL

33. Se deberán determinar y acotar con precisión los límites entre el sistema vial regional y el urbano. Para tal efecto, toda vialidad regional a cargo o administrada por los gobiernos federal o estatal, deberá articularse y respetar los trayectos y desembocaduras de las vías primarias urbanas. Cuando el Gobierno Federal o Estatal tengan planeado realizar una modificación o modernización de una vialidad donde converjan vialidades urbanas o modifique y/o tenga impactos en el uso del suelo definido en este Programa de Desarrollo Urbano deberá poner a consideración del IMPLAN muchas obras para su autorización Municipal.

34. Las vialidades de la ciudad deberán apegarse a lo establecido en la estrategia de vialidad y deberán considerar las especificaciones, características y secciones tipo, contempladas en la Tabla T-N07 en Criterios de Vialidad, cuya señalización horizontal y vertical se sujetarán a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT-2011.

35. No se deberá construir ningún tipo de edificación en los derechos de vía marcados en este Programa y no se autorizará ninguna construcción, fraccionamiento, desarrollo, fusión o subdivisión de predios que se encuentren afectados por estos derechos de vía, sin que éstos sean respetados y cedidos a los bienes del dominio público.

Los nuevos fraccionamientos deberán respetar en su diseño la estructura vial urbana expresada en este Programa de Desarrollo Urbano.

36. La altura mínima admisible para elementos verticales sobre vialidades, tales como puentes, semáforos, señalizaciones, pasos a desnivel u otros similares, dentro de la mancha urbana será de 5.50 metros.

37. Se deberá prever la construcción de hitos y elementos carreteros para canalizar una alta proporción del transporte de pasaje, en especial camiones de carga que no congestionen y dañen las estructuras del tránsito de la zona urbana. Estos se deberán ubicar fuera de la reserva territorial prevista para ocuparse acuerdo y mediano plazo según este Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población. Las alternativas de ubicación que realicen las dependencias federales o estatales deberán ponérse a consideración del IMPLAN.

Las propuestas geométricas de cualquier intervención para propuestas alternativas de infraestructuras de paso alterno al centro urbano de la localidad de Hermosillo deberán ser generadas basándose en la normativa del Manual de Proyecto Geométrico de la SCT.

38. Para la obtención de la autorización del estudio de impacto vial, deberá presentarse ante IMPLAN, los conceptos contenidos en los lineamientos para la elaboración del estudio de impacto vial.

39. Cualquier nuevo asentamiento o desarrollo urbano deberá incluir un estudio de movilidad y accesibilidad desde el centro urbano del Centro de Población al punto de acceso al nuevo desarrollo. El Estudio de movilidad y accesibilidad deberá incluir como conceptos mínimos:

- Plantas de recorrido de vialidades para transporte público desde el centro de la ciudad hacia el punto de acceso al desarrollo propuesto. Esc. 1:5000
- Planta de recorridos de vialidades para transporte privado desde el centro de la ciudad hacia el punto de acceso al desarrollo propuesto. Esc. 1:5000
- Secciones de cada una de las vialidades que utilizará de la ruta propuesta, Esc. 1:1000
- Tabla de tiempos de recorrido, haciendo un listado desde diferentes puntos estratégicos de la ciudad al punto de acceso al proyecto, con el uso de sistemas diversos de transporte como lo son: Transporte Público, Vehículo Privado, Bicicleta y Caminando.
- Mostrar un escenario posible de la situación que representaría la inclusión de cualquier desarrollo urbano en el esquema de vialidades y los nuevos viajes que aumentaría al nuevo punto a desarrollar.

40. Cualquier nuevo asentamiento o desarrollo urbano, ya sean conjuntos habitacionales, comerciales, administrativos o industriales, para poder obtener el permiso de construcción, de acuerdo a la tabla de criterios y compatibilidad de usos de suelo deberán incluir un estudio de impacto vial en la zona donde se ubica, mostrando resultados, así como las condiciones y elementos mínimos que deberán contener los espacios viales para que éste funcione correctamente y no cause alteraciones al modelo de funcionamiento vial con que Hermosillo cuenta. NTC Art. 41

41. Cualquier nuevo asentamiento o desarrollo urbano deberá de ser posible su acceso mediante la utilización de transporte público, y deberá tomar en cuenta las rutas de autobuses existentes que se localicen en un radio de 300 a 500 metros del acceso al desarrollo.

Para la autorización de cualquier nuevo desarrollo urbano se deberá presentar al menos una solución de acceso mediante el uso de transporte público; además, si el Estudio de movilidad lo requiere, anexar una propuesta de ampliación de ruta de autobuses. Si no existiera una ruta en un radio de entre 300 a 500 metros, se deberá tomar en consideración las dos rutas más cercanas al punto del proyecto para asegurar la movilidad mediante transporte público.

Si se requiere ejecutar cualquier ampliación de ruta de autobuses, deberá de presentarse una primera propuesta al IMPLAN y a la Dirección General de Transporte Público para el área del Municipio de Hermosillo. La aceptación de las ampliaciones de rutas competirá sólo al organismo estatal calificador del transporte público, pero deberá ser avalado por el IMPLAN. En las propuestas de extensión de rutas de transporte público, se deberá presentar a revisión del IMPLAN como elementos de propuesta mínimos los siguientes puntos:

- Plano de Vialidades a utilizar dentro del esquema vial de la ciudad de Hermosillo, a escala 1:2000, mostrando los sentidos de la ruta
- Plano de propuesta de paraderos, escala 1:2000, con las características de cada paradero, presentando una memoria justificativa para la ubicación de la propuesta de paraderos de autobuses
- Presentar detalles de cada paradero propuesto, así como secciones de las vialidades donde se aprecie la ubicación de cada uno de los paraderos, escala 1:250
- Las propuestas deberán corresponder a la normativa de paraderos en ubicación, elementos y mobiliario así como en la geometría propuesta
- Las propuestas deberán incluir geometría correspondiente a la normativa
- Además, se deberá incluir un apartado en el cual se evalúe el servicio: la frecuencia y el número de unidades con las que se cuentan, y si el aumentar la ruta requiere de un incremento en el número de unidades por ruta para dar el servicio requerido

42. Los conjuntos urbanos que el estudio vial lo demande, deberán incluir un sistema de carriles exclusivos para acceso y transporte público, así como la disposición de carriles de reincorporación vial; si el conjunto lo demande, se deberá plantear a su vez un sistema de semaforización para la reincorporación vial de transporte público.

TRANSPORTE

43. Las terminales y centrales de auto transporte de carga y autobuses de pasajeros foráneos se deberán ubicar o reubicar sobre vialidades consideradas eje estructural. Cualquier propuesta de las Dependencias Federales o Estatales para la ubicación o reubicación de las terminales y centrales de auto transporte de carga y autobuses de pasajeros foráneos deberán estar soportadas por un Estudio de Impacto Vial, mismo que revisará el IMPLAN.

Las terminales y centrales de transporte de carga y autobuses deberán ubicarse de forma estratégica de tal forma que tenga un acceso fácil y cómodo para los usuarios públicos, teniendo una accesibilidad al proyecto con al menos 4 rutas de transporte público, para tener una mejor cobertura y servicio de transporte relacionado en sus diferentes niveles.

44. Los paraderos de autobuses deberán ser claros en su identificación y su localización de fácil acceso para el uso de cualquier tipo de persona sin importar sus condiciones ni capacidades físicas. En los paraderos de autobuses se deberán crear espacios específicos libres para el uso de personas con discapacidad. Los paraderos de autobuses deberán ubicarse de acuerdo a lo establecido en la figura DVT 02-BT para mejorar la circulación entre los conductores de vehículos privados evitando cualquier obstrucción de tráfico en vialidades que no tengan carriles exclusivos o bahías de transporte.

Los paraderos de autobús deberán colocarse a una distancia no mayor de entre sur y el norte de entre ellos, para que sean accesibles en una distancia peatonal a la redonda de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUR), a través de la Dirección de Transporte deberá hacer una evaluación de las distancias entre puntos de paraderos de autobuses, para verificar y regular las distancias entre ellas la cual será en coordinación con IMPLAN.

45. Cualquier nuevo paradero de autobús en nuevos desarrollos urbanos de cualquier tipo, deberán incluir elementos informativos que contengan lo siguiente, mapa de las diferentes rutas horarios, dirección en la que circula, rótulos de las rutas que circulan por la parada específica, atendiendo al diseño tipo que autorice el Ayuntamiento a través del Instituto Municipal de Planeación Urbana (IMPLAN) en común acuerdo con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUR).

46. En los paraderos de autobús existentes se deberá ir implementando los nuevos elementos informativos, así como el mobiliario urbano que sea posible disponer en las diferentes secciones de acera. DVT-02-PT (Parabús Típico).

47. La geometría de los diseños anexos para los paraderos de autobús deberán estar basados en el manual de Diseño Geométrico de la SCT, considerando las transiciones adecuadas para entradas y salidas a baterías de autobuses (Ver Detalle batería de transporte DVT-02-BT).

Las propuestas geométricas deberán ser evaluadas y validadas tanto por el IMPLAN Hermosillo, así como por la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUR), a través de la Dirección de Transporte. Los paraderos de autobús en conjuntos comerciales, parques industriales, complejos de oficinas y fraccionamientos que el estudio de impacto vial lo amerite, deberán incluir baterías de autobuses, con capacidades mínimas para dos unidades de autobuses, así como sus transiciones de acceso y reincorporación al carril de flujo. (Ver ubicación de parada de transporte DVT-02-UP y DVT-02-BT).

48. Cualquier paradero que sea requerido su desplazamiento o eliminación, si cuenta con cualquier tipo de infraestructura de señalamiento o mobiliario urbano deberá ser retirado completamente, dejando un espacio público libre sin ninguna discontinuidad para la circulación peatonal.

49. El IMPLAN de Hermosillo en conjunto con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUR), a través de la Dirección de Transporte, deberá coordinar una metodología para verificación de los emplazamientos de paraderos de autobús así como la coordinación de criterios en la limpieza de los espacios andadores que se requieran.

ESTACIONAMIENTO

50. El espacio para estacionamiento se proporciona al usuario en tres formas: en la vía pública, en edificios o predios destinados exclusivamente a este fin, y el que debe ofrecerse en cada edificación, el cual deberá cumplir con los requerimientos mínimos que establece el Reglamento de Construcción.

51. El estacionamiento requerido como mínimo de acuerdo a las actividades y giros que se realizan deberá ser accesible para sus usuarios. En caso de exceder el número de cajones reglamentados, estos podrán ser enajenados considerándose como una actividad independiente y deberá cumplir con la reglamentación respectiva.

52. La dimensión mínima de cajón será de 2.50 m x 5.50 m con ángulos entre 30, 45 y 90 grados en calles locales, cuando el estacionamiento sea en cordón el espacio para el acomodo de vehículos será de 6.00 m x 2.50 m. El ancho mínimo de los cajones para camiones y autobuses será 3.50 m para cajones en batería o de 3.0 m cuando sea en cordón, la longitud del cajón debe ser resultado de un análisis del tipo de vehículo dominante.

53. En los edificios de usos mixtos que contengan una planta de estacionamiento en el área de construcción del edificio general, 1 de cada 18 cajones de los establecidos se destinarán para personas con discapacidad, la dimensión de los cajones especiales será de 5.50 metros de largo y 3.80 metros de ancho, con una rampa de circulación de 1.20 metros, deberán estar señalizados, estar cerca de los accesos libres de obstáculos con pendiente nula o mínima, y demás requerimientos mínimos que establecen la reglamentación y normatividad aplicable.

54. Los edificios de usos exclusivos de estacionamientos, deberán contar con un área de estacionamiento por planta mínimo de 240 metros cuadrados libres por planta con un máximo de 60 cajones, así mismo se deberá considerar un área minima de rampa si el edificio es de más de una planta, debiendo utilizar rampas exclusivas para subir y bajar de nivel, se deberán considerar espacios para evacuación en caso de emergencia, así como la inclusión de servicios sanitarios Art 14 NTC VIII y X.

55. El estacionamiento en la vía pública se prohíbe en vialidades con un ancho de calzada menor a 7.0 m. Se permitirá el estacionamiento en ambos lados en vialidades con un ancho de calzada de 11.0 m cuando sea de dos sentidos de circulación, y se permitirá el estacionamiento en ambos lados de la calle, cuando tenga 8.0 m de calzada en solo sentido de circulación.

56. No se permiten los estacionamientos exclusivos en la vía pública, excepto los destinados para personas con discapacidad el ascenso y descenso de transporte público y sitios de taxis.

Los estacionamientos en el centro urbano dadas sus condiciones especiales de banqueta andador y construcción a paño de banqueta, no se solicitarán los cajones de estacionamiento requeridos en el Reglamento de Construcción en construcciones existentes que respeten su fachada y estructura original.

57. Con la finalidad de aumentar la seguridad aumentando la visibilidad respecto a estacionamientos en vía pública en cordón, se deberá dejar, como mínimo, una distancia de 5.50 metros entre la línea interna de cruce peatonal y el inicio del cordón, mediante la construcción de una "Oreja" que permita disminuir la longitud de cruce para el peatón, así como la instalación de señales y rampas para los peatones y aumentar la visibilidad a los conductores. El diseño especial de estas áreas se presenta dentro de los Criterios de Diseño en los detalles. (Ver Detalle DVT-03-EC, DVT-10-01, DVT-10-02).

58. El estacionamiento en batería, en vialidades, solo se permitirá en calles y avenidas con bajo flujo como Accesos a Colonia y Calles Locales. (Ver Detalle DVT-03-EB).

59. El estacionamiento en batería, en Negocios, solo se permitirá en calles y avenidas con bajo flujo de tránsito, como Acrasas a Colonia y Calles Locales. Ver croquis de estacionamientos en batería dentro de los predios. (Ver Detalle DVT-03-EL).

En las vialidades y/o partes vias donde se construyan los pasos peatonales y/o banquetas, los particulares de ésta, de considerar que en total la vialidad el peatón tendrá su espacio seguro, por lo que deberá de prever la modificación a su superficie de esta condición a fin de dar cumplimiento a este programa conforme se vayan modernizando los corredores o lo disponga la autoridad.

Comete al Ayuntamiento establecer y ejecutar las políticas de vialidad en las zonas urbanas y rurales del municipio de que se trate, cuyas políticas considerarán la estructura vial según su tipificación así como las características y normas técnicas respecto de estacionamientos, señalamientos y demás dispositivos e indicadores para el control del tránsito, siendo facultad del Instituto Municipal de Planeación Urbana establecer la restricción al estacionamiento en las principales arterias de la localidad.

El estacionamiento en negocios ubicados sobre las vialidades primarias, colectoras y subcolectoras, estarán sujetas a las políticas contenidas en la estructura vial, así como las características y normas técnicas respecto al estacionamiento, señalamientos y demás dispositivos e indicadores para el control del tránsito, donde las maniobras de salida solo se realicen al interior del negocio.

60. Las entradas a estacionamientos de negocios, solo se permitirá con aberturas mínimas de seis metros con rampa sobre los primeros 70 centímetros de banqueta (bajo las especificaciones) para las entradas y salidas. (Ver Detalle DVT-03-EB Y DVT-03-EL) Art. 14 ntc

61. El estacionamiento en la vía pública se corregirá en las zonas definidas por el Ayuntamiento, utilizando diferentes formas como parquimetros u otros dispositivos de control del tiempo.

62. Los particulares podrán proporcionar el espacio de estacionamiento fuera de la calle, en predios o en edificaciones construidas para tal fin, mediante el cobro de tarifas a los automovilistas, en las zonas donde la demanda lo solicite, para lo cual deberán presentar su solicitud y proyectos siguiendo los reglamentos y las normas específicas para los mismos.

63. Los estacionamientos fuera de la calle, ubicados sobre vialidades primarias y secundarias deberán considerar, en sus proyectos de construcción, un carril de desaceleración para la entrada para que la cola de vehículos no obstruya los carriles de circulación de la vialidad, al menos que un Estudio de Impacto Vial indique que no se va presentar ese conflicto.

64. Los predios que en su sucesivo reciban Licencia de Uso de Suelo para estacionamiento, a fin de dar suficiencia a los requerimientos de alguna edificación cercana, serán destinados exclusivamente para este fin y no podrán cambiar su uso, excepto cuando se substituya por otro predio o edificio de estacionamiento, con una capacidad igual al predio que se substituye aumentado en su 50%.

65. El requerimiento de estacionamientos para bicicletas se define, como se indica en la tabla de requerimientos básicos para la colocación de elementos ciclistas, del manual de ciclovialidad tomo II del capítulo 3, ITDP:

TABLA DE REQUERIMIENTOS BÁSICOS PARA LA COLOCACIÓN DE ELEMENTOS CICLISTAS

Uso	Rango destino	Número mínimo para bicicletas en corta distancia	Número mínimo de espacios para bicicletas en larga distancia
Habitacional			
Unifamiliar	De cualquier superficie	No requiere	No requiere
Plurifamiliar			
Plurifamiliar (sin elevador)	Hasta 65 m ²	1 por cada 16 viviendas	1 por cada 4 viviendas
	Desde 65 m ² hasta 120 m ²	1 por cada 16 viviendas	1 por cada 4 viviendas
	Desde 120 m ² hasta 250 m ²	1 por cada 16 viviendas	No requiere
	Más de 250 m ²	1 por cada 16 viviendas	No requiere
Plurifamiliar (con elevador)	Hasta 65 m ²	1 por cada 16 viviendas	1 por cada 4 viviendas
	Desde 65 m ² hasta 120 m ²	1 por cada 16 viviendas	1 por cada 4 viviendas
	Desde 120 m ² hasta 250 m ²	1 por cada 16 viviendas	No requiere
	Más de 250 m ²	1 por cada 16 viviendas	No requiere
Comercial			
Abasto y Almacenamiento	Central de Abastos	1 por cada 500 m ² de construcción	1 por cada 500 m ² de construcción
	Mercado	1 por cada 300 m ² de construcción	1 por cada 300 m ² de construcción
	Bodega de productos perecederos	No requiere	1 por cada 500 m ² de construcción
	Bodega de productos no perecederos y bienes muebles	No requiere	1 por cada 500 m ² de construcción

	Depósito y comercialización de combustible	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 500 m ² de construcción
	Gasolineras y Centros de Verificación	No requiere	1 por cada 200 m ² de construcción
	Estaciones de Gas Carburante	No requiere	1 por cada 200 m ² de construcción
	Rastros y Frigoríficos	1 por cada 500 m ² de construcción	1 por cada 500 m ² de construcción
	Exhibición y ferias comerciales temporales	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
Tiendas de productos básicos y especialidades	Venta de abarrotes, comestibles y comidas elaboradas con comedor, molinos, panadería, granos, forrajes, tiendas de conveniencia y misceláneas mayores a 80 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	No requiere
	Venta de artículos manufacturados, farmacos y bálicas mayores a 80 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	No requiere
	Venta de materiales de construcción y madejeras	No requiere	1 por cada 100 m ² de construcción
	Materiales eléctricos, de sanitarios, ferreterías, vidrieras, refaccionarias y ferrazas mayores a 80 m ²	1 por cada 200 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción
Administración	Tiendas especializadas, librerías, tiendas de música y video, papelerías, electrodomésticos, etc. Mayores a 80 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción
	Oficinas, despachos y consultorios mayores a 80 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción
	Representaciones oficiales, embajadas y oficinas consulares	1 por cada 200 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Bancos y casas de cambio mayores a 80 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
Hospitales	Hospitales de urgencias, de especialidades, general y centro médico	1 por cada 100 m ² de construcción (hasta 2,000 m ²); 1 por cada 400 m ² (más de 2,000 m ²)	1 por cada 300 m ² de construcción (hasta 2,000 m ²); 1 por cada 500 m ² (más de 2,000 m ²)
Centros de Salud	Centros de salud, clínicas de urgencias y clínicas en general	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Laboratorios dentales, de análisis clínicos	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción

Asistencia social	Asilos de ancianos, casas de cuna y otras instituciones de asistencia	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
Asistencia animal	Veterinarias y tiendas de animales	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción
	Centros antirrábicos, clínicas y hospitales veterinarios	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
Educación elemental	Guarderías, jardines de niños y escuelas para niños con discapacidad	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Escuelas primarias	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
Educación media, media superior, superior e instituciones científicas	Academias de danza, belleza, contabilidad y computación	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Escuelas secundarias y secundarias técnicas	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción
	Escuelas ... preparatorias, institutos técnicos, centros de capacitación CCH, CGNALEP, vocacionales y escuelas normales	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción
	Politécnicos, tecnológicos, universidades	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 50 m ² de construcción
	Centros de estudio de posgrado	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 50 m ² de construcción
	Galerías de arte, museos, centro de exposiciones, cubiertas	1 por cada 200 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Exposiciones permanentes o temporales al aire libre (sitios históricos)	1 por cada 200 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Bibliotecas	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 50 m ² de construcción
	Templos y lugares para culto	1 por cada 50 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Instalaciones religiosas, seminarios y conventos	1 por cada 300 m ² de construcción	1 por cada 300 m ² de construcción
	Cafeterías, cafeterías con internet, fondas mayores a 80 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción
	Restaurantes mayores a 80 m ² y hasta 200 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción
	Centros nocturnos y discotecas	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Cantinas, bares, cervecerías, peluquerías y videojuegos	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 100 m ² de construcción
	Restaurantes mayores a 200 m ²	1 por cada 200 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Círcos y ferias	1 por cada 200 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Auditorios, teatros, cines, salas de conciertos, cinecas, centros de convenciones	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción

Centros comunitarios, culturales, salones y jardines para fiestas infantiles	1 por cada 200 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
Clubes sociales, salones y jardines para banquetes	1 por cada 200 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
Lienzos charros y clubes campesinos	1 por cada 500 m ² de construcción	1 por cada 500 m ² de construcción
Centros deportivos		1 por cada 500 m ² de construcción
Estadios... hipódromos, autódromos, galgódromos, velódromos, plazas de toros y campos de tiro	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 500 m ² de construcción
Boliches y pistas de patinaje	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
Biliars, salones de juegos electrónicos y de mesa sin apuestas mayores a 80 m ²	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
Hoteles y motels	1 por cada 500 m ² de construcción	1 por cada 500 m ² de construcción
Policía	Garitas y casetas de vigilancia	1 mueble
	Encierro de vehículos, estaciones de policía y agencias ministeriales	1 por cada 300 m ² de construcción
Bomberos	Estación de bomberos	No requiere
Reclusorio	Centros de readaptación social y de integración familiar y reformatorio	1 por cada 500 m ² de construcción
Emergencias	Puestos de socorro y centrales de ambulancias	No requiere
Funerarios	Cementerios y Crematorios	1 por cada 500 m ² de construcción
	Agencias funerarias y de inhumación	1 por cada 500 m ² de construcción
Transporte terrestre	Terminal de autotransporte urbano y Centros de Transferencia Modal (CETRAM)	No requiere
	Terminal de autotransporte foráneo	1 por cada 1,000 m ² de construcción
	Terminales de carga	No requiere
	Estaciones de sistema de transporte colectivo	No requiere
	Terminales del sistema de transporte colectivo	No requiere
	Encierro y mantenimiento de vehículos	No requiere
	Estacionamientos públicos (descubiertos)	No requiere
	Estacionamientos públicos (cubiertos)	No requiere
	Helipuertos (plataforma en azotea), no se permite en zona de estacionamiento	No requiere
Transportes aéreos	Terminales aéreas (incluye servicio de helicóptero para renta)	No requiere
Comunicaciones	Agencias de correos, telégrafos y teléfonos	1 por cada 100 m ² de construcción
	Centrales telefónicas y de correos, telégrafos con atención al público	1 por cada 100 m ² de construcción

		Centrales telefónicas sin atención al público	No requiere
	Estaciones de radio-teléfono, con auditorio y estudios cinematográficos	1 por cada 100 m ² de construcción	1 por cada 200 m ² de construcción
	Estaciones repetidoras de comunicación celular	No requiere	No requiere
Industria			
Industria	Micro-industria, industria doméstica y de alta tecnología	No requiere	1 por cada 200 m ² de construcción
	Industria media y pequeña	No requiere	1 por cada 200 m ² de construcción
Infraestructura			
Infraestructura	Estaciones y subestaciones eléctricas	No requiere	No requiere
	Estaciones de transferencia de basura	No requiere	1 por cada 500 m ² de construcción
Espacios Abiertos			
	Plazas y explanadas	1 por cada 500 m ² de terreno	No requiere
	Jardines y parques	1 por cada 5,000 m ² de terreno (hasta 50 ha); más de 50 ha no requieren	1 por cada 1,000 m ² de construcción
Suelo de conservación			
Agroindustria	Todas las instalaciones necesarias para la transformación industrial o biotecnológica de la producción rural de acuerdo con la normatividad vigente	No requiere	1 por cada 200 m ² de construcción
Infraestructura	Bordos y Presas	No requiere	No requiere
	Centrales de maquinaria agrícola	No requiere	1 por cada 1,000 m ² de construcción
Forestal	Campos para silvicultura	No requiere	No requiere
	Campos experimentales	No requiere	No requiere
	Viveros (sólo para áreas administrativas)	No requiere	1 por cada 100 m ² de construcción
Piscícola	Viveros (sólo para áreas administrativas)	No requiere	1 por cada 1,000 m ² de construcción
	Laboratorio	No requiere	1 por cada 500 m ² de construcción
	Estanques, presas y bordos	No requiere	No requiere
	Bodegas para implementos y alimentos	No requiere	No requiere
Agrícola	Campos de cultivo anual de la estación y de plantación	No requiere	No requiere
	Viveros, hortalizas, invernaderos e instalaciones hidropónicas, e de cultivo biotecnológico		1 por cada 1,000 m ² de construcción
Pecuaria	Prados, potreros y agujas	No requiere	No requiere
	Zahúrdas, establos y corrales	No requiere	No requiere
	Laboratorios e instalaciones de asistencia animal	No requiere	1 por cada 500 m ² de construcción

Estacionamientos de bicicletas de corta estancia son los estantes destinados, generalmente, a visitantes y/o clientes, que son utilizados por un lapso menor de dos horas.





Estacionamientos de bicicletas de larga estancia son los estantes destinados generalmente, a residentes y/o empleados, que son utilizados por un lapso mayor de dos horas (Ver detalle DVT-16-EB)

El espacio requerido para estacionar bicicletas está indicado en la tabla de requerimientos básicos para la colocación de estantes ciclistas, junto con la cantidad mínima de elementos del estante que corresponde al tipo y rango de cada inmueble.

PAVIMENTOS

66. Para la construcción de pavimentos se deberán considerar los siguientes aspectos:

Toda construcción de pavimentos deberá corresponder a un diseño específico para la viabilidad de que se trate, considerando los escenarios del tránsito esperado, en un horizonte de proyecto mínimo de 15 años. Para ello se deberá contar con un estudio geotécnico que determine las características del suelo de desplante y un proyecto de pavimentación que establezca las capas de materiales adecuados y los espesores de la estructura de pavimento requerida

Todo proyecto de pavimentación deberá considerar los proyectos de infraestructura de servicios de agua potable, drenaje, energía eléctrica, telefonía, riego en áreas verdes, para que durante la construcción se coordinen los trabajos o al menos se dejen los cruces o preparaciones para evitar rupturas en estructuras recientemente construidas.

Las pendientes de bombeo de arroyos de eje y de banquetas hacia el arroyo, será el que se determine de acuerdo al estudio hidrológico para el correcto funcionamiento pluvial

La pendiente mínima admisible en el sentido longitudinal será de 3 al millar

67. Las vialidades que por sus características de concentración de escurrimientos pluviales sean consideradas como calles canal, invariamente deberán ser construidas con pavimentos de concreto hidráulico (Ver Plan Estratégico de Drenaje Pluvial vigente)

68. Las guarniciones de concreto hidráulico deberán diseñarse atendiendo a los resultados del estudio hidrológico del proyecto vial de que se trate, estableciéndose que las calles canal deberán llevar guarniciones tipo "L", en los lados de concentración de escurrimientos y su altura quedará definida por el tirante esperado en una precipitación con periodo de retorno mínimo de 25 años. La altura mínima deberá de ser de 15 cm libres.

69. En los trabajos de refuerzo estructural o recarpeteo que se efectúen en vialidades existentes, se deberá de mantener una altura mínima de 10 cm libres en las guarniciones, para permitir que continúen con su función de canalización pluvial y en el caso de calles canal se restituirá su sección de conducción.

ATENCIÓN AL PEATÓN

70. El motivo de cualquier sistema para circulación peatonal debe de ser la conexión entre dos puntos, buscando el motivar al peatón a realizar cualquier recorrido mediante la disposición de "atractivos" en el espacio público

71. Deberá existir una clara zona peatonal en ambos lados de la calle con una anchura adecuada para atender las necesidades de los peatones.

Las banquetas deben de ser utilizados por cualquier tipo de persona sin importar sus condiciones y capacidades físicas. Para lo cual deberá contar la banqueta con rampas e indicación de guía táctil para discapacidad visual (Ver detalle DVT-09 Y DVT-11-3T) Las banquetas se diseñarán dependiendo del uso y el giro que contenga cada nuevo desarrollo, haciendo una diferenciación entre nuevos fraccionamientos habitacionales y conjuntos con giros de uso Comercial, Servicios o Industriales

El ancho mínimo de paso franco de peatones sobre banquetas y sin obstáculos será de 2.00 metros dividido en 1.50 metros de andador y 0.50 de ariate y guarnición.

Los conjuntos habitacionales que cuenten con andadores, deberán de ser amplios para la comodidad peatonal, con una dimensión mínima de 6.00 metros, en los cuales se deberá de utilizar 4.00 metros para la circulación peatonal la cual incluirá guía táctil para débiles visuales y 1.00 metro en ambos costados para la colocación de árboles de follaje con bajo consumo de agua. (Ver detalle DVT-01 VAP)

Los nuevos andadores en desarrollos comerciales o conjunto de oficinas o administrativos, deberán de tener una continuidad absoluta en el nivel de andadores, haciendo diseño de rampas y accesos a estacionamientos sin interrumpir el alineamiento de cualquier nivel peatonal, incluye guía táctil para discapacidad visual. (Ver detalle DVT-09 DVT-11-3T y DVT-03-EL)

72. Para el desarrollo de accesos a comercios o estacionamientos de conjuntos administrativos y comerciales, solo podrán utilizarse las áreas de jardinerías y ariates para el desarrollo de rampas, dejando siempre una constante mínima de 2.40 metros para el flujo peatonal en andadores ubicados junto a la vialidad.

73. Las banquetas en conjuntos Industriales deberán de conectar las vialidades de acceso con las plantas industriales, facilitando totalmente el tránsito desde el espacio público hacia el interior de la planta

74. Las banquetas deberán conectar desde los paraderos de autobús hasta el acceso de la planta con facilidades de tránsito para cualquier individuo sin importar sus capacidades físicas, incluyendo rampas o plataformas peatonales y guía táctil para débiles visuales

75. Los lineamientos de diseño para intersecciones que correspondan y den respuesta a las necesidades de los peatones, y que serán utilizados cuando se construya una nueva intersección o modernización de las mismas se considerará lo siguiente:

- Distancia de Visibilidad
- Prohibir estacionamiento cerca de intersecciones
- Constituir Espacios adicionales para acercar el cruce peatonal como las llamadas "Orejas"
- Utilizar Rampas en esquinas en las "orejas"
- Señalización horizontal con pasos "cebra", botones y símbolos en el pavimento
- Limitar la vuelta a derecha continua en áreas con alto flujo de peatones
- Uso de semáforos interrelacionados accesibles peatonales en zonas de alto flujo peatonal marcar la inclusión de señalamiento preventivo de ceda el paso
- Dejar los cruces peatonales en ángulos rectos y que siempre exista el espacio para la circulación peatonal no quedando obstruido por la cola vehicular

• Que las vueltas a la derecha sean para velocidades menores a los 20 Km/h con un radio de 15 m y las vueltas a la izquierda a 30 Km/h con un radio de 23 m, como mínimo. Para criterios específicos por tipo de vialidad ver tabla T-101

76. Los materiales especiales de construcción de banquetas serán de alta calidad y de materiales durables, como ejemplo, concreto estampado, piedra o adoquín.

77. Se deberán utilizar materiales especiales de construcción para resaltar el área de peatones asociadas con áreas de uso especial como plazas, entradas a edificios o áreas al aire libre de cafés.

INFRAESTRUCTURA CICLISTA

78. Para la determinación de las presentes definiciones se ha tomado como referencia el manual Ciclociudades (tema Infraestructura ciclista).

A) Ciclovía: Vía construida para la circulación exclusiva de bicicletas y que está separada físicamente tanto del tráfico motorizado como del peatón.

- Ciclovia Unidireccional: diseño con un sentido de circulación en un mismo cuerpo vial.

- Ciclovia Bidireccional: diseño con los dos sentidos de circulación ciclista en un mismo cuerpo vial.

B) Ciclocarril: Carril acondicionado para la circulación exclusiva de bicicletas, separado del tráfico vehicular mediante señalización.

C) Carril Compartido: Es una vía, colectora o de acceso, que presenta bajos volúmenes de tránsito y que, por lo tanto, otorga facilidad para darle prioridad a la circulación ciclista compartiendo el espacio con el tránsito automotor de forma segura

79. En vialidades que han de integrarse a la infraestructura ciclista se deberán considerar carriles exclusivos para la circulación de bicicletas con un ancho de 2.00 metros en un sentido, considerando 1.50 metros como distancia mínima permitida donde los asentamientos existentes no lo permitan en el corto plazo de ejecución.

80. La infraestructura ciclista es un medio importante del cual es necesario dotar a la ciudad, considerando que los viajes en bicicleta sea una alternativa de movilidad, por lo que se deberá de considerar espacios exclusivos para el uso de los ciclistas, para que tengan seguridad en sus viajes.

81. Los siguientes lineamientos de diseño muestran varios factores para la planeación de ciclovía, incluyendo niveles de separación entre avenidas, andadores, anchos, materiales, distancia de alto y estacionamientos

Clasificación de Infraestructura ciclista.

La Ciclovía es con la intención de ser uso exclusivo para bicicletas. Puede ir paralela a una vía, y es físicamente separada por distancia o barreras verticales.

• La Ciclovía es la más segura y eficiente para transportarse en bicicleta, y el ideal para desarrollar infraestructura ciclista.

• El cruce entre la Ciclovía y peatones o automóviles debe ser minimizada

• La Ciclovía requiere del suficiente espacio para su planeación y reserva territorial asegurando un futuro crecimiento

Ciclocarriles: comparte el derecho de vía con una vialidad o andador. Es indicada por la simbología correspondiente en el pavimento, y franja continua pintada en el pavimento, señalización vial o alguna barrera o dispositivo.

• Debido a que hay cierta separación entre los automovilistas y el ciclocarril, existe cierto nivel de seguridad para los ciclistas.

• El Ciclocarril requiere de menos espacio que la Ciclovía ya que siguen el alineamiento y derecho de vía compartido de un andador o vialidad.

• Debido a que el ciclocarril está adjunto a una vialidad o andador, es importante la selección de ruta con la finalidad de conservar la apropiada curvatura y pendiente.

Carril Compartido: al igual que el ciclocarril comparte el derecho de vía con andadores o vialidades. Regularmente no va incluida por alguna franja separadora, marca en pavimento y cualquier otro dispositivo de seguridad.

• Dado que comparten la misma vialidad con vehículos motorizados su diseño se recomienda principalmente para calles locales, donde el flujo vehicular o peatonal es de moderado a ligero, cuenta con estacionamiento en vía pública y con un solo carril efectivo de circulación por sentido

• Se requiere de dispositivos para regular la velocidad

• Dado que comparten la misma vialidad que los automovilistas, la selección de ruta es muy importante para mantener las velocidades apropiadas de pendientes.

83. Ancho de Vía: - El ancho de vía mínimo para un carril de ciclovía y ciclocarriles de 2.0 m. Esto debe de ser ajustado de acuerdo a cada clasificación de ciclovía y ciclocarril y condiciones de tráfico.

• Para la Ciclovía se debe de considerar un mínimo de carril de 2.50 m de ancho para circulación en ambos sentidos

• Un ancho mínimo de 2.0 m se debe de proporcionar para Ciclocarril, lo que permite que circule una bicicleta en un solo sentido.

• Ciclocarriles y carril compartido no es recomendable la circulación de ciclistas en diferentes sentidos de circulación por un mismo lado de la avenida. De lo contrario se recomienda que transiten por los distintos sentidos de las avenidas.

84. Cruce de Infraestructura ciclista: - La mayoría de los accidentes entre ciclistas y automóviles ocurren en intersecciones. Si bien este tipo de conflictos no dejará de existir pueden ser minimizados al máximo

• La colocación de áreas de espera (cabeza) ciclista adelantadas a la línea de alto de los vehículos motorizados, además de semáforos con fases especiales para ciclistas, se permite que estos usuarios comiencen su desplazamiento previo a los autos

• Vuelta a la izquierda: este movimiento facilita a través de áreas de cruce ciclista colocadas a todo lo ancho de la vía

• Trayectoria con entrecruzamiento en las intersecciones de las vías ciclistas delimitadas y segregadas se indicará cuál es la trayectoria de los ciclistas, sobre todo cuando los vehículos automotrices dan vuelta a la derecha

MÓBILARIO URBANO

85. La distancia mínima entre el extremo externo de la guarnición y la base de postes o luminarias, será de 0.15 metros. No se deberán utilizar materiales que tengan acabado superficial derrapantes, con corta vida útil o frágiles al tránsito de vehículos o personas.

86. El mobiliario urbano, los árboles y los servicios no deberán bloquear la zona libre de peatones y deberán ocupar una zona constante, paralela, a la zona peatonal. (Ver en Detalle DVT-14)

87. El alumbrado vial y otros elementos deberán situarse de manera ordenada en la parte posterior de la guarnición para definir la orilla de la zona de actividad peatonal. (Ver en Detalle DVT-17)

88. La distancia entre los postes de alumbrado deberán ser constantes y mantener un ritmo uniforme, las diferencias y ajustes de distancias se deberán afinar hacia las esquinas, manteniendo en el interior de la misma zona siempre distancias homogéneas. (Ver en Detalle DVT-17)

89. Los proyectos de iluminación vial deberán considerar las zonas específicas de circulación y cruce peatonal y banquetas, considerando los niveles de iluminación aprobados por esta Normatividad para los espacios peatonales.

90. Deberá proveerse de bancas para peatones dentro de todos los derechos de vía pública. Un estándar constante de bancas especiales para un distrito deberá ser desarrollado antes de la aprobación de cualquier instalación.

91. Las bancas deberán ser dispuestas para servir a las paradas de autobuses, a las áreas de entrada a edificios y plazas. Las bancas sobre la acera deberán estar orientadas paralelamente a la guarnición cuando se utilicen en el frente de un edificio, y ésta no deberá impedir el movimiento peatonal.

92. Podrá autorizarse la colocación de asientos móviles para locales de restaurantes y cafés sobre la acera en espacios públicos abiertos, dejando siempre los espacios de banquetas continuos con una distancia mínima de 2.4 metros en áreas comerciales.

93. Las bancas estándares de la alta calidad con respaldo no deben exceder de entre 1.80 y 2.40 metros de longitud.

94. Con la finalidad de alentar el uso de la bicicleta, deberán proporcionarse biciestacionamientos adecuados que eviten el robo y/o daño, para estacionar la bicicleta. (Ver en Detalle DVT-16-EB)

Los biciestacionamientos en la vía pública deberán estar vinculados a un establecimiento o servicio de transporte público; los mobiliarios deben ser visibles desde el acceso.

El estante por ningún motivo debe representar un obstáculo para los peatones, especialmente aquellos con una discapacidad visual, ni siquiera cuando esté vacío. Si se coloca en banquetas, debe estar alineado con la zona de arbolado y mobiliario previo, con una separación de la guarnición para evitar que las puertas de los automóviles choquen con la bicicleta que se encuentra estacionada. De esta forma, se respetará el espacio destinado a cada usuario de la vía.

Las distancias básicas para lograr un buen emplazamiento son:

Un mueble colocado longitudinalmente a la banqueta deberá estar a una distancia de 1.20 m de la guarnición. En este caso el ancho mínimo de la banqueta debe ser de 3.00 m.

Un mueble colocado transversalmente a la banqueta deberá estar separado 0.80 m de la guarnición, y la banqueta deberá tener un mínimo de 4.00 m de ancho.

El mueble siempre deberá estar separado 0.80 m en todas las direcciones, de cualquier paramento, jardinería u otro mueble urbano.

Los muebles cercanos a las esquinas deben apartarse por lo menos 1.20 m de la linea de alto para evitar la obstrucción del paso peatonal.

En caso de colocar más de un estante, la distancia entre ellos debe ser de 0.80 m.

Si la demanda de biciestacionamientos es alta, por ejemplo en los corredores comerciales, y no se cuenta con las dimensiones para hacer la instalación en la banqueta, lo mejor es ocupar un cajón de estacionamiento de automóviles preferentemente el más cercano a la esquina.

Con el fin de no tener una sobreoferta de espacios de estacionamiento, inicialmente se deben instalar cuatro elementos de estante al centro del cajón; en caso de requerirse más, se pueden colocar dos adicionales a las orillas posteriormente.

El estante deberá tener una formación inclinada (80° respecto a la guarnición) que se complementa con dispositivos que garanticen la seguridad de los usuarios y de las bicicletas: barandillas y una vaya delimitadora del cajón.

En los corredores peatonales que cuenten con múltiples destinos de ciclistas y con una línea de jardinería, el emplazamiento de los estantes se debe alinear con las mismas, siempre y cuando no se pierda visibilidad. Si no hay jardinerías alineadas, los biciestacionamientos se deben colocar lo más cerca posible de un paramento, sin interrumpir el flujo peatonal.

• Cuando las banquetas cuenten con orejas en las esquinas, se puede colocar un estante de bicicletas en el espacio residual al paso peatonal, siempre y cuando este punto sea un destino con demanda de estacionamiento. Si la demanda es alta, lo ideal es un estante tipo horizontal alto y bajo.

DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO

95. Toda circulación de los sistemas viales urbanos y regionales deberá incluir un sistema integral de señalización para conductores, peatones y ciclistas, con carácter informativo, preventivo y restrictivo donde se especifica el tamaño, altura y su ubicación. El sistema de señalización deberá basarse en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras de la SCT, el Manual del Sistema Vial Urbano emitido por SEDATU y en las Especificaciones Particulares definidas por el H. Ayuntamiento de Hermosillo.

SEMAFOROS

96. Requisitos para la instalación de semáforos: los semáforos de tiempo fijo se deben instalar solo si se reúnen uno o más de los siguientes requisitos establecidos en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito SCT:

- Si se iguala o sobrepasa el volumen mínimo de vehículos
- Cuando es necesario la interrupción de tránsito continuo.

- Si se iguala o sobrepasa el volumen mínimo de peatones.
- Si son necesarios cruces escolares.
- Para facilitar la circulación progresiva.
- Si existen antecedentes sobre accidentes.
- Si pertenece a un sistema de ruta principal.
- Por la combinación de los requisitos anteriores.

El Proyecto de Semáforos deberá de incluir todo lo referente a los planes para su instalación como son, dudas, caja, cableado eléctrico, bases de concreto, etc., así como los tiempos respectivos de cada fase y los períodos de aplicación con sus respectivos flujos vehiculares y peatonales.

Todos los cruceros semaforizados deberán considerar tiempos para cruces peatonales.

Los cruceros semaforizados deberán contar con sensores de paso libre para vehículos de emergencias.

97. Los dispositivos sobre la superficie de rodamiento como reductores de velocidad, ya sean topes o vibradores, deberán de solicitarse y contar con una autorización específica, para su construcción.

EQUIPAMIENTO URBANO

98. La dosificación de equipamiento, así como las previsiones de suelo para su ubicación particularmente en las áreas de expansión, se efectuarán con apego a lo establecido en las tablas de Criterios Técnicos y de Dosificación de este documento.

99. Cada fraccionamiento o desarrollo que se autorice en el Centro de Población cumplirá con el área de donación para equipamientos y áreas verdes que para el efecto establece la LDTDUES, para lo cual se deberá considerar lo siguiente:

- Se deberá diferenciar claramente el área de equipamiento del área verde.
- Las áreas verdes deberán entregarse al Ayuntamiento, totalmente equipadas, considerando los dispositivos necesarios para el riego de las mismas.
- No se permitirán áreas que por sus pendientes o características físicas o de ubicación no puedan ser utilizadas para los fines a los que se han de destinar.
- a. Condiciones topográficas con pendientes mayores al 20%;
- b. Terrenos sobre cauces de arroyos o en cuencas cerradas;
- c. Derechos de paso que obedezcan a infraestructura eléctrica, agua potable, alcantarillado, gasoductos, fibra óptica y otros;
- d. Geometría inadecuada del polígono a donar;
- e. Con frente menor a las dos terceras partes del fondo del polígono;
- f. Ubicación del predio para equipamiento fuera de vialidades primarias, secundarias, colectoras o subcolectoras;
- g. Población de las áreas de donación;
- h. El área de equipamiento colinda con lotificación existente o por desarrollar, así como el área verde con superficie mayor a 1500 m²;
- i. Terrenos afectados con restricciones por cualquiera de los tres niveles de Gobierno; y;
- j. Superficies menores a 500 m² para equipamiento y área verde;

• Las siguientes áreas no se considerarán como parte del porcentaje de donación requerido por la ley, aunque sean cedidos a los bienes del dominio público: camellones, área de cerros o barrancas, arroyos, áreas decaídas en los accesos de fraccionamientos, ni ninguna otra que no pueda cumplir con los fines requeridos para las áreas verdes de espacio y convivencia (parques y jardines).

- En desarrollos tipo cerradas las áreas de equipamiento deberán quedar fuera de éstas y el ingreso a estas áreas deberá ser por calles que no tengan control de acceso.
- Se deberá bajar la concentración del equipamiento en módulos con las dimensiones adecuadas. En desarrollo con varias secciones, especialmente las que están en esquemas de cerradas se deberá concentrar el equipamiento, pero el área verde se deberá proporcionar en cada sección, preferentemente en el interior de ellas.
- No se deberán cambiar el destino a las áreas verdes y por ningún motivo podrán ser enajenadas. En los casos de los equipamientos propiedad del H. Ayuntamiento que se generan por convenio de autorización de fraccionamiento, deberán destinarse exclusivamente para los fines de interés público y por ningún motivo deberán enajenarse a particulares para fines diferentes a los establecidos en el listado de equipamientos, salvo en los casos de permute por interés público.

MEDIO AMBIENTE

100. Todo fraccionamiento o desarrollo deberán presentar como requisito para la obtención de Licencia de Uso de Suelo el resultado favorable de la autorización ambiental correspondiente.

101. Toda edificación o instalación de uso industrial, así como todos aquellos de comercio y servicios de mayor impacto o aquellos que por su magnitud o riesgo se marquen como condicionados en la Tabla de Criterios y Compatibilidad de Usos de Suelo, deberán presentar la autorización ambiental, en la modalidad y por la autoridad competente que para el efecto establece la normatividad ambiental. Aquellos establecimientos que manejen material peligroso o generen residuos peligrosos, en cantidad tal que se consideren como actividad riesgosa, deberán presentar el análisis de riesgo correspondiente conforme la normatividad ambiental.

102. De los residuos sólidos:

Los residuos deben cumplir con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente así como el Artículo 8° (fracción IV, LGEPA; competencia municipal): "...Corresponde a los municipios la aplicación de las disposiciones jurídicas relativas a la prevención y control de los efectos sobre el ambiente ocasionados por la generación, transporte, almacenamiento, manejo, tratamiento y disposición final de los residuos sólidos e industriales que no estén considerados como peligrosos, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 137 de la presente Ley".

También se deberá cumplir con la Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Sonora, que obliga la observancia, en materia de residuos y lo establecido en el Reglamento para el Servicio Público de Limpia, en lo relativo a la recolección, manejo y disposición final de residuos sólidos en el municipio de Hermosillo.

Los nuevos desarrollos habitacionales con concepto de cerradas, cuando así lo requiera el Ayuntamiento, deberán destinar áreas para la ubicación de contenedores de basura, sin perjuicio de las áreas verdes y de equipamiento propias del desarrollo, deberán ubicarse por fuera del desarrollo, hacia una calle primaria, secundaria o colectora, a fin de facilitar su recolección. También las edificaciones que generen residuos sólidos deben contar con un espacio destinado al depósito de éstos. Estos depósitos de basura no deberán generar malos olores, mal aspecto, ni propiciar fauna nociva, para evitar los impactos sobre el medio ambiente y la imagen urbana.

103. Se deberá dar cumplimiento a la NOM-083-SEMARNAT-2003 la cual marca las Especificaciones de protección ambiental para la selección del sitio, diseño, construcción, operación, mantenimiento, clausura y obras complementarias de un sitio de disposición final de residuos sólidos urbanos y de manejo especial, así como a lo especificado en la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos (LGGIR) en lo relativo a la separación de los desechos sólidos.

104. Para el centro de población de Hermosillo, se ha ubicado un lugar para la instalación de empresas que manejen y/o traten residuos hospitalarios en una zona al sureste, pasando por el sitio conocido como Sierra "La Florera", en donde solo podrán instalarse si cuentan con los permisos correspondientes en materia ambiental por parte de la autoridad federal y solo se permitirá el acopio y tratamiento de residuos hospitalarios de la localidad. Así mismo deberán cumplir con todo lo requerido para este giro en materia de uso de suelo, amortiguamientos, construcción y seguridad. También se establece la zona industrial del sureste para recibir este tipo de instalaciones; en ese caso se deberá cumplir con lo anterior y además tener las instalaciones completamente bardadas y realizar las actividades en una nave cerrada, de tal forma que en ningún momento sea visible desde la vía pública o predios contiguos. Como establece el reglamento de manejo de residuos peligrosos y la NOM-027-ECOL-SSA1-2002.

105. Se limitará la emisión de ruidos de las fuentes fijas mediante la siguiente tabla, de acuerdo a la NOM-081-SEMARNAT-1994.

ZONA	HORARIO	LÍMITE MÁXIMO PERMISIBLE dB (A)
Residencial (exteriores)	6:00 a 22:00	55
	22:00 a 6:00	50
Industriales y comerciales	6:00 a 22:00	68
	22:00 a 6:00	65
Escuelas (áreas exteriores de juego)	Durante el juego	55
Ceremonias, festivales y eventos de entretenimiento	4 horas	100

IMAGEN URBANA

106. Lo referente a la normalidad y regulación de zonas y monumentos catalogados como patrimonio histórico y cultura se regirá por las disposiciones del reglamento de Patrimonio Histórico y Cultural del Municipio de Hermosillo, vigente.

107. Se identifican tres niveles de regulación del patrimonio histórico, artístico y cultural:

108. Centros históricos: los que estarán sujetos a vigilancia y toda acción en su límite deberá ser regulado y dictaminado por el INAH. Se identifican como tales el centro histórico de Hermosillo y el Centro Histórico de Villa de Seris.

Los edificios o sitios históricos sujetos a protección que se encuentran en el Catálogo de edificios y monumentos del patrimonio histórico, artístico y cultural. Estos edificios deberán preservarse y mantenerse, permitiéndose su uso público o privado. Cualquier modificación de uso o construcción deberá ser dictaminada por el INAH, quedando prohibida su demolición parcial o total, salvo en caso expresamente justificado, previa autorización.

Monumentos históricos: aquellos edificios, sitios o modalidades de desarrollo (traza urbana) que por sus características o por su valor histórico o cultural deberán ser preservados y sujetos a programas de restauración y por ningún motivo podrán ser alterados o demolidos.

109. Lo referente a la normalidad y regulación anuncios, se regirá por las disposiciones del Reglamento de Anuncios para el Municipio de Hermosillo, vigente.

PREVENCIÓN Y ATENCIÓN A EMERGENCIAS URBANAS

110. Toda construcción de alto riesgo o de siniestro y/o que ajenen importante número de usuarios, deberá obligatoriamente contar con salidas de emergencia adicionales a las de uso diario, suficientes en número, distribución, tamaño y señalización, para desalojar sus espacios en un tiempo máximo de 3 minutos. Los edificios de servicios y oficinas, con más de tres niveles o 17 metros de altura, deberán contar con escaleras de emergencia, protegidas contra incendios o no cubiertas, adosadas al exterior, con una puerta de abatimiento hacia el exterior en cada piso.

111. Toda construcción de servicios, oficinas o alojamientos, deberá contar con un extintor o hidrantes de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Protección Civil del Municipio de Hermosillo.

112. Como acción de prevención en el municipio queda restringido la ocupación y urbanización de zonas señaladas dentro del Atlas de Riesgo Municipal de Hermosillo, como riesgosas o peligrosas. Solo podrán ser autorizados los casos en que se realicen las obras de mitigación correspondientes citadas en el Programa Municipal de Protección Civil.

ADMINISTRACIÓN DEL DESARROLLO URBANO

Las personas físicas o morales interesadas en realizar un fraccionamiento, estarán sujetas a lo dispuesto en la LOTDUES y en este Programa, en lo que respecta a la ubicación y tipo, su zonificación interna, destino de áreas disponibles, soluciones viales, anclaje de avenidas y calles, dimensiones mínimas y máximas de lotes, espacios libres y su utilización, densidad de construcción y las demás características técnicas aplicables a las mismas.

113. Para la obtención de la Licencia de Urbanización se llevará el siguiente proceso:

El fraccionador tramitará ante la Coordinación y los organismos que correspondan, las aprobaciones de los proyectos y las especificaciones técnicas relativas a las obras de urbanización, incluyendo para tal efecto:

- I. Planos autorizados de las obras de cabeza, de la red de electricidad, alumbrado público y oficio de autorización;
- II. Planos autorizados de las obras de cuneta, la red de agua potable, tomas de agua y oficio de autorización;

III. Planos autorizados de las obras de cabeza, de la red de drenaje, descargas domiciliarias y oficio de autorización;

IV. Plano de señalamiento vial autorizado por la dependencia municipal correspondiente;

V. En su caso, los planos correspondientes a las obras necesarias indicadas en el estudio del drenaje pluvial;

VI. Planos autorizados por la dependencia correspondiente del proyecto del o los parques y jardines indicando su equipamiento;

VII. Presupuesto pormenorizado de inversión de las obras de urbanización;

VIII. Planos y constancia autorizados por el Departamento de Bomberos;

IX. Listado de las especificaciones de construcción, de cada tipo de obra a realizar;

X. Programa de obra relativa a las obras de urbanización del fraccionamiento ya sea en su totalidad o en las etapas y secciones autorizadas, en el que se establezca el plazo de ejecución de las mismas por parte del fraccionador; y

XI. Los documentos que demuestren que el fraccionador cuenta con los recursos financieros necesarios para ejecutar las obras de urbanización, consistentes en constancias de crédito de instituciones financieras legalmente constituidas para tal efecto, u otros que la Coordinación considere suficientes.

114. La Coordinación, con base en un plazo de diez días hábiles, a partir de la recepción de la solicitud y de la documentación completa y debidamente autorizada por las instancias correspondientes, para expedir la Licencia de Urbanización, misma que será recibida de conformidad por el apoderado o representante legal del fraccionador, con facultades suficientes para obligarse al cumplimiento de los derechos y obligaciones establecidos en el convenio autorización y la propia licencia de urbanización. Para la expedición de la licencia de urbanización el fraccionador deberá acreditar previamente, haber cubierto el pago de los derechos fiscales que para el efecto señala la Ley de Ingresos Municipales, en relación al desarrollo de fraccionamientos. Una vez cubierto lo anterior, el fraccionador quedará autorizado para iniciar las obras de urbanización correspondientes. Expedida la licencia de urbanización, la Coordinación, remitirá copia de ésta a la Secretaría, para efecto de que se incluya la información correspondiente en el Sistema Estatal de Información para el Ordenamiento Territorial.

115. La Licencia de Urbanización podrá ser emitida por la totalidad del fraccionamiento, para varias Etapas dentro del mismo o bien, para una o varias secciones dentro de dichas Etapas, siendo obligación del Fraccionador, el mantener la vigencia de la licencia correspondiente durante el tiempo de ejecución de las obras en ella establecidas o por modificaciones a la misma.

116. Una vez que el convenio-autorización del fraccionamiento que se autoriza sea publicado en el Boletín Oficial del Estado e inscrito en el Registro Público de la Propiedad del Distrito Judicial correspondiente, las áreas de donación para equipamiento y áreas verdes, las vialidades y pasos públicos considerados dentro del fraccionamiento, el Ayuntamiento tomará como título de propiedad este hecho. Dichas áreas para todos los efectos legales entrarán de pleno dominio público del Ayuntamiento y estarán reguladas por lo dispuesto en la Ley de Administración Pública Municipal.

Así mismo el convenio-autorización tendrá un año de vigencia, en caso de no desarrollarse en este lapso de tiempo deberá de rentrar ante la Coordinación, donde se verificará que las condiciones de la zona sigan siendo factibles para su desarrollo.

117. En caso de que con fecha posterior a la emisión de la Licencia de Urbanización los organismos operadores o concesionarios autorizan modificaciones a los proyectos de urbanización, el fraccionador deberá notificar a la Coordinación y presentarle copia de dichas autorizaciones, a más tardar tres días hábiles contados a partir de la fecha de su emisión en la que las recibiera, a efecto de que la Coordinación tenga conocimiento del acto y emita la autorización complementaria respectiva. Los documentos y planos anteriormente descritos deberán de entregarse doblados en tamaño carta, con sus protectores y separadores en carpeta de 4" y además en forma digitalizada.

118. Una vez terminadas las obras de urbanización distintas a las señaladas en los dos artículos anteriores y comprometidos en la Licencia de Urbanización correspondiente, el Fraccionador solicitará a la Coordinación la recepción de las mismas, mediante acta de entrega-recepción. La Coordinación deberá solicitar al Fraccionador el otorgamiento de una garantía de buena calidad de las obras por el término de un año, contado a partir de la fecha de terminación de las obras y por un importe igual al cinco por ciento de la suma de los costos de las obras correspondientes.

119. Para los efectos del presente Reglamento, los fraccionamientos se clasifican de la siguiente manera:

- I. Fraccionamientos habitacionales: Son aquellos en los que sus lotes se destinan a la construcción de vivienda y comprendrán los siguientes tipos:
 - Fraccionamientos unifamiliares de densidad baja con rango de uno a veinte lotes o unidades condominales por hectárea;
 - Fraccionamientos unifamiliares de densidad media con rango de veintiún a cuarenta lotes o unidades condominales por hectárea;
 - Fraccionamientos unifamiliares de densidad alta con rango de cuarenta y uno a cincuenta lotes o unidades condominales por hectárea;
 - Fraccionamientos plurifamiliares de densidad alta con rango de más de cincuenta y un lotes o unidades departamentales por hectárea;
- II. Fraccionamientos Industriales: Complejos de inversión en los que se conjugan elementos tales como suelo, infraestructura, servicios e instalaciones que tienen como finalidad el fomento económico dentro del Municipio, a través de la producción de bienes intermedios o terminados y en cuya realización se requiere, autorización, dictamen, opinión o cualquier otro trámite administrativo, semejante de parte de las autoridades ambientales, federales, estatales y municipales relativa a la normatividad y operación que para tal efecto establece la Legislación que rige la materia y los Programas correspondientes.
- III. En cualquiera de la modalidad de los fraccionamientos que se describen en el presente Programa deberán cubrir la infraestructura necesaria de acuerdo a lo dispuesto en la LOTDUES.

120. Cualquier persona física o moral que construya oalquile de los fraccionamientos con las características señaladas en el presente Programa tendrá las siguientes obligaciones:

- I. Cumplir con lo dispuesto en la Ley, su Reglamento, los Programas y demás disposiciones normativas así como en todos sus términos el Convenio-Autorización que se expida.

- II. Obtener la aprobación del anteproyecto de lotificación en los términos del presente documento y la normatividad aplicable;
 - III. Cubrir de acuerdo al convenio formulado con el organismo operador correspondiente, o en su caso al concesionario de sistemas de agua potable y alcantarillado, así como a Comisión Federal de Electricidad el costo proporcional de las obras de infraestructura de cabeza existentes o por ejecutarse independientemente del pago o derecho de conexión previsto en la legislación vigente de la materia;
 - IV. Dorar a favor del Municipio, la superficie de terreno que se destinará a vías públicas y áreas verdes dentro de los límites del fraccionamiento, así como aquellas que se destinarán a obras de equipamiento urbano, servicios urbanos o cualquier otro servicio público, mismas que deberán contar con todos los servicios de infraestructura que tiene el fraccionamiento, con cargo al fraccionador, conforme a lo indicado en el artículo 95 y 105 de la LDTDUES.
 - V. Para los casos en que por las características descritas no sea posible donar la superficie de terreno necesaria para equipamiento urbano, sin incluir parques y jardines, se estará a lo que se señala en el artículo 102 Fracción I, párrafo segundo de la LDTDUES.
 - VI. No se permitirán secciones de fraccionamiento o fraccionamientos integrados por más de cien casas, que tengan una sola vialidad como acceso a colonia hacia la estructura vial de la ciudad. En caso contrario deberán obtener de la autoridad correspondiente, la autorización mediante un Estudio de Impacto vial considerando superficies mayores o igual a 15 Has. mediante el cual se determine la sección de arroyo de calle requerido que evite aglomeración vehicular en las horas críticas de entrada y salida del fraccionamiento de que se trate, así como la misma vialidad, facilite el servicio como calle colectora el flujo vehicular que se genera tanto por el tránsito local como el de paso, informar a los adquirentes de lotes, que por ningún motivo podrán instalar ni construir casetas para control de acceso al fraccionamiento, sié que exista el régimen de propiedad en condominio de acuerdo a lo que se establece en los artículos 119, 120 y 121 de la LDTDUES y previa autorización de la Coordinación.
 - VII. Cubrir el importe de la publicación por una sola vez en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado del texto íntegro del convenio autorización;
 - IX. Ejecutar por su cuenta los gastos de conservación de las obras de urbanización autorizadas, por el periodo comprendido entre la fecha de terminación de dichas obras y la fecha de entrega de las mismas al Ayuntamiento u organismo operador correspondiente;
 - X. Cargar ante la y satisfacción de la Tesorería Municipal, una fianza por la buena calidad de las obras por el término de un año, contado a partir de la fecha de terminación de las mismas y por un importe igual al 5% de la suma de los costos de urbanización, sin incluir lo referente a la electrificación, agua potable y alcantarillado, siempre y cuando se acredite mediante el acta de entrega-recepción por parte de dichos organismos que las obras comprometidas han sido ejecutadas a satisfacción;
 - XI. Insertar en el clausulado de los contratos de compraventa que celebre, los siguientes conceptos:
 - a. El destino específico de cada lote, el tipo y densidad de edificación que le corresponda de acuerdo a la licencia de uso de suelo y constancia de zonificación y demás disposiciones que limiten su edificación;
 - b. Los usos de suelos establecidos para cada una de las partes que integran un fraccionamiento y que los mismos fueron descritos en el convenio-autorización correspondiente los cuales deberán permanecer con el destino y características físicas asignadas y solo podrán cambiarse cuando exista una justificación técnica y social y no se contraponga a intereses colectivos, no se afecte al flujo vehicular con motivo de maniobras y sobre carga vehicular, ni se afecten bienes del dominio público;
 - c. Las limitaciones de dominio consistente, en la imposibilidad jurídica de subdividir los lotes en fracciones con dimensiones menores a las determinadas en el plano de lotificación autorizado;
 - d. Las garantías a cargo del urbanizador, en su monto y vigencia de un año para realizar reparaciones y reponer elementos de la urbanización y edificación, al presentarse vicios ocultos y fallas por calidad en materiales o mano de obra;
 - e. Para todos los casos de fraccionamientos cuyos lotes colindan en su parte posterior o lateral con la vialidad colectora o primaria, no deberá abrirse accesos vehiculares ni peatonales hacia estos, para efectos de preservar la seguridad operación vehicular e imagen del sector a que nos ocupa;
 - f. En su caso, la declaración del adquirente de que conoce el Reglamento bajo el Régimen de Propiedad en Condominio de inmuebles al que se sujeta, si el inmueble ha sido adquirido bajo el régimen que se describe.
 - XII. Las demás que señale la LDTDUES, el presente Programa y cualquier otra disposición legal aplicable.
121. En el caso de los fraccionamientos que no hayan sido autorizados bajo el régimen de propiedad en condominio, los adquirentes de lotes deberán conformarse en asociaciones civiles para efectos de que en forma conjunta y bajo su propio régimen, sean los responsables en la operación y mantenimiento de las áreas verdes que siguen siendo del dominio público e instalaciones especiales como albercas, gimnasios, centros sociales, canchas, accesos jardinados y otras instalaciones del mismo giro, creadas al interior del propio fraccionamiento.
122. Los fraccionamientos serán autorizados en dos etapas:
- a. Primera etapa: Convenio Autorización del fraccionamiento.
 - b. Segunda etapa: Licencia de Urbanización.
123. En los términos de los artículos 102 de la LDTDUES, en los casos de los fraccionamientos que se pretenden desarrollar y las características físicas de los predios estimados como áreas de donación quedan comprendidas dentro de los términos que se definen en la norma 91, el fraccionador podrá convenir con el Ayuntamiento o bien a petición de este la permute de la superficie de terreno correspondiente al porcentaje a donar, por otra superficie de igual magnitud ubicada de acuerdo a los requerimientos de la propia autoridad, que cubra satisfactoriamente las necesidades para el uso público que la propia comunidad demande.

Por otra parte el fraccionamiento de acuerdo a lo descrito en el párrafo que ante de poderle cumplir acuerdo con la Coordinación, hacer una aportación en efectivo equivalente a la superficie a donar, importe mismo que se integrara a un fondo que se constituirá por la autoridad competente para la adquisición de reservas territoriales destinadas a equipamiento

El costo por metro cuadrado para este tipo de operación será establecido por la Tesorería Municipal, por conducto de la Dirección de Catastro Municipal.

124. Las construcciones bajo régimen de propiedad en condominio conjuntos habitacionales o de naturaleza multifamiliar podrán ser de tipo horizontal, vertical o mixto y estarán sujetas lo señalado en la Ley sobre el Régimen de Propiedad en Condominio de Inmuebles del Estado de Sonora, así como a las mismas normas, restricciones y obligaciones establecidas en el presente Programa.

125. En las construcciones bajo régimen de propiedad en condominio a que se refiere el artículo anterior, se requerirá como mínimo un cajón de estacionamiento por cada unidad de vivienda, así como un cajón de estacionamiento adicional por cada dos unidades condominales.

126. Serán aplicables a los condominios con cinco o más unidades condominales, las disposiciones que para los fraccionamientos establece este Programa según sea el caso en lo referente a las áreas de donación, normas técnicas y lo establecido en los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano aplicables.

DE LOS FRACCIONAMIENTOS INDUSTRIALES

127. Son las áreas que reúnen las características físicas, técnicas y ambientales que faciliten el establecimiento de dichas instalaciones, y que según el tipo y compatibilidad quedarán ubicados dentro o fuera del Centro de Población en las zonas establecidas para este fin por los Programas. Estas zonas están conformadas por los Fraccionamientos Industriales así constituidos mediante el Convenio-Autorización y Licencia de Urbanización emitido por el Ayuntamiento en los términos que para tal efecto establece la Ley y este Programa.

Todos los fraccionamientos clasificados como industriales deberán cumplir para su construcción, instalación, operación y mantenimiento con las disposiciones que para tal efecto se establecen en la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) instrumento mediante el cual la SEMARNAT establece las condiciones a que deberán sujetarse la realización de obras y actividades que pueden causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables de dicha legislación, y la Ley para el Equilibrio Ecológico para el Estado de Sonora, en lo que corresponda.

128. Los fraccionamientos industriales deberán dotarse de una franja de amortiguamiento, conforme a lo que establezca el dictamen de impacto ambiental correspondiente, incluida dentro del mismo predio.

129. Los fraccionamientos industriales podrán autorizarse con un área de servicios generales, entendida esta como un área que está destinada para la construcción de edificios comerciales y de apoyo a la industria. La autorización para establecer el régimen de propiedad en condominio para dos o más locales comerciales dentro del área de servicios generales de un fraccionamiento industrial, se prevé en el proyecto de aprovechamiento del suelo correspondiente.

DE LA AUTORIZACIÓN DE CAMBIO DE USOS DE SUELTO

130. La determinación del cambio de uso de suelo estará a cargo del Ayuntamiento quien faculta a IMPLAN mediante su acuerdo de creación, dicha regulación.

El cambio de uso de suelo, únicamente lo podrá solicitar el propietario de un predio o inmueble por si o a través de su representante legal, para cambiar:

- I. El uso específico del suelo asignado al predio o inmueble;
- II. La Jنسidad de vivienda;
- III. La intensidad de construcción, y/o
- IV. El cambio de la altura máxima permitida de la construcción en niveles y metros

Ninguna otra norma urbana es susceptible de ser cambiada.

El cambio de usos de suelo solamente podrá llevarse a cabo en predios o inmuebles ubicados en Áreas Urbanas o Urbanizadas determinadas en el respectivo Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población, siempre y cuando el cambio de uso de suelo sea a otro que se determine compatible y no altere las características de la estructura urbana prevista, vial, hidráulica y sanitaria ambiental y las de su imagen urbana.

131. Se considera que existe compatibilidad de usos cuando en uno o más predios o inmuebles existan condiciones similares y proporcionales de:

- I. Número total de personas usuarias;
- II. Volumenes de consumo de agua potable y de descarga de aguas residuales;
- III. Cantidad y tipo de contaminantes emitidos como producto de las actividades que se lleven a cabo en el inmueble;
- IV. Tipo y volumen de desechos sólidos generados como producto de las actividades;
- V. Seguridad de las personas y bienes;
- VI. Tipo y cantidad de vehículos automotores que asisten al inmueble;
- VII. Número de cajones de estacionamiento, que por uso corresponden;
- VIII. Proyección de sombras a inmuebles vecinos debido a diferencias por altura de las edificaciones; y
- IX. Características del entorno urbano.

Tratándose de predios o inmuebles en fraccionamientos que de origen se hayan autorizado con fines de uso exclusivamente habitacional, la única compatibilidad de uso permitida es la de uso habitacional.

A efecto de evitar la alteración de las características de la infraestructura urbana prevista, vial, hidráulica y sanitaria, ambiental y las de su imagen urbana, no podrá llevarse a cabo el cambio de uso del suelo, densidad, intensidad de construcción y altura de las edificaciones, si no existe compatibilidad entre el o los usos permitidos y la pretensión del cambio.

132. El propietario interesado en obtener autorización para el cambio de uso de suelo, a que se refiere esta Sección, deberá presentar previamente la solicitud de Cambio de uso de suelo ante IMPLAN.

La solicitud de Cambio de Uso del Suelo deberá contener el nombre completo del propietario y del representante legal, en su caso; domicilio para oír y recibir notificaciones dentro del territorio del Municipio; los datos de ubicación del predio o inmueble objeto del trámite, así como el cuadro de ubicación respectivo; la superficie del terreno y la superficie de construcción existente y/o por construir, de ser el caso; la clave catastral; la pretensión o pretensiones del cambio de Uso del Suelo; la superficie de construcción para el uso solicitado; tratándose de Uso del Suelo habitacional, el número de viviendas solicitada.

La solicitud deberá contener la firma autógrafa del propietario del predio motivo del trámite; tratándose de persona jurídica deberá contener la firma autógrafa del representante legal.

En caso de existir copropiedad deberá presentarse autorización expresa de todos los copropietarios o de quien los represente.

133. La solicitud de Cambio de Uso del Suelo se acompañará, de lo siguiente:

- I. Título que acredite la propiedad del predio o inmueble objeto del trámite en original para su cotejo y copia simple, o bien, copia certificada;
- II. En caso de persona moral presentar acta constitutiva debidamente inscrita en el Registro Público de la Propiedad y el Comercio que acredite la constitución de la sociedad o asociación, tratándose de personas jurídicas colectivas, así como el poder notarial del representante legal;
- III. Identificación oficial del solicitante y del representante legal, en su caso. Para este efecto la identificación deberá contener fotografía y firma;
- IV. El cuadro de localización del predio objeto del trámite, fotografía aérea u otro elemento de representación gráfica;
- V. Constancia de zonificación del predio objeto del trámite;
- VI. El anteproyecto arquitectónico en plantas, cortes y fachadas, relativo al cambio solicitado, que incluya las medidas y colindancias del predio o inmueble. El anteproyecto deberá ser dibujado a escala convencional, indicará el o los usos a que se pretenderán destinar los diferentes locales y áreas del predio o inmueble; deberá estar debidamente a oitado y se presentará en dos tantos;
- VII. Original de la memoria descriptiva que contendrá al menos:
 - a. Las características físicas del predio o inmueble: la superficie, topografía, los accesos viales, medidas, colindancias y nombre de las calles circundantes;
 - b. Las características físicas del anteproyecto arquitectónico: la superficie de despegue, la superficie total de construcción, la altura y número de cajones o estacionamiento pretendidos para el posterior funcionamiento del inmueble.
- VIII. Original de los estudios correspondientes necesarios para dar soporte técnico a la pretensión de cambio, en los que se analizarán todas y cada una de las condicionantes de siniestralidad y proporcionalidad señaladas en el artículo anterior de este Programa. Asimismo, los estudios deberán plantear los impactos que el cambio pretendido generaría y la propuesta puntual para su mitigación.

134. Cada 6 meses, los programas podrán ser modificados conforme al mismo procedimiento establecido en la LOTDUES para su elaboración, consulta, aprobación, publicación e inscripción, en cualquiera de sus partes en concordancia con el artículo 23 de la LOTDUES.

El propietario realizará sus trámites correspondientes ante la Coordinación, una vez que se cuente con el Registro Público.

135. La autorización de subdivisiones, fusiones y reloficaciones será otorgada por la Coordinación de conformidad con lo dispuesto en la Ley, este Programa y demás disposiciones jurídicas aplicables.

136. La solicitud para subdividir, fusionar, y reloficar terrenos, deberá ser formulada por escrito por la persona física o moral que tenga la propiedad del predio o predios, o por sus representantes legales, en caso de personas morales.

Para la autorización de la subdivisión de un predio, la condicionante mínima necesaria, será que las partes resultantes de dicha acción, tengan acceso a una vía pública existente y facilidad de obtener los servicios de infraestructura básicos por parte de los organismos correspondientes.

137. Para la autorización de subdivisiones, fusiones y reloficaciones el interesado deberá presentar ante la Coordinación la siguiente documentación:

- I. La solicitud correspondiente;
- II. Plano a escala conveniente del predio del que se solicita la subdivisión, fusión o reloficación, indicando mediante el cuadro de construcción los rumbos, medidas, colindancias y superficie, del predio, si esto así lo requiere;
- III. Plano indicando las medidas, colindancias, superficie de cada una de las partes resultantes que integran al predio motivo de la acción de urbanización realizada;
- IV. Título o documentación legal que acredite la propiedad de los terrenos, debidamente inscritos en las oficinas del Registro Público de la Propiedad y de Comercio de este Distrito Judicial;
- V. Documento que acredite estar al corriente en el pago del impuesto predial;
- VI. Pago de los derechos correspondientes de conformidad a las disposiciones fiscales aplicables.

138. Recibida la solicitud y documentos anexos, la Coordinación procederá a su revisión y contará con un plazo de cinco días hábiles contados a partir del día siguiente al de la recepción de la solicitud, para aprobarla o en su caso emitir las observaciones pertinentes.

En caso de que no se hubiera emitido ninguno de los dos supuestos enunciados, en el tiempo establecido el interesado dará por autorizada su solicitud bajo la responsabilidad de la dependencia y dirección correspondiente.

139. Los predios ubicados frente a corredores urbanos existentes, cuyas dimensiones hagan posible su subdivisión en forma paralela al corredor, podrán promover cambio de uso de suelo para tomar el uso establecido para la zona inmediatamente colindante, en tanto se respete el ancho de la franja del corredor mixto correspondiente.

En caso de los unir lotes que dan frente a un corredor urbano con lotes que se ubiquen a su espalda, el lote resultante tomará el uso correspondiente al corredor urbano, sin embargo deberá mantener el funcionamiento, así como accesos y salidas hacia el corredor urbano, evitando interferir con el funcionamiento de las zonas ubicadas en la parte posterior.

140. Las reloficaciones en fraccionamientos previamente autorizados solo podrán llevarse a cabo por el Fraccionador, cuando sus lotes no hayan sido enajenados a terceras personas, acreditando lo anterior con el certificado correspondiente.

141. En el caso de fraccionamientos autorizados, cuya reloficación implique modificación en la densidad de población, al uso del suelo o al trazo de manzanas y vialidades, se establecerá un nuevo proyecto de lotificación y proyecto ejecutivo de urbanización, siguiendo el procedimiento que para la autorización de fraccionamientos señala la Ley y el presente Programa.

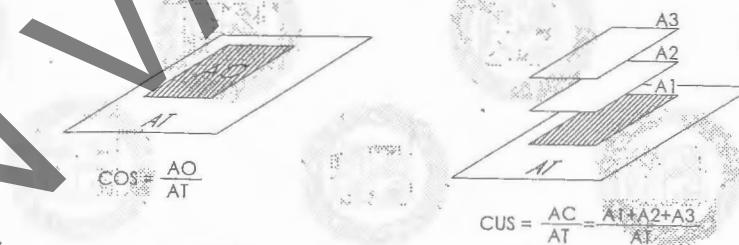
142. En el caso de fraccionamientos autorizados, cuando la reloficación no implique incremento de lotes, o bien disminuyen en cantidad, y no se modifique el trazo de manzanas y vialidades, si no afecta la capacidad de los proyectos de Ingeniería Urbana previamente autorizados, se requerirá el nuevo proyecto de lotificación ante la Coordinación para efectos de las modificaciones a las cláusulas referentes al número de lotes del convenio de autorización correspondiente y hacerse del conocimiento a las dependencias que intervienen en dicho proceso.

143. La publicación de las autorizaciones de fraccionamientos se realizará en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado, previo al pago de los derechos y contribuciones correspondientes, debiéndose notificar dichas autorizaciones al Instituto Catastral y Registral del Estado, siempre y cuando estas hayan sido autorizadas de conformidad con la Ley y el presente Programa.

DOSIFICACIÓN DEL DESARROLLO URBANO SUELTO

En los casos donde los parámetros han quedado definir según el proyecto (SP), la intensidad del uso de suelo dependerá del ancho de la vialidad más grande a la que el proyecto defrene, y de la factibilidad de introducir los servicios. Coeficiente de Ocupación del Suelo es el factor que multiplicado por el área total de un lote o predio, determina la máxima superficie edificable del mismo; excluyendo de su cuantificación las áreas ocupadas por sótanos.

CUS. Coeficiente de Utilización del Suelo: es el factor que multiplicado por el área total de un lote o predio, determina la máxima superficie consumida que puede tener una edificación, en un lote determinado, excluyendo de su cuantificación las áreas ocupadas por sótanos



AO = Área Ocupada
AT = Área Total del Terreno
AC = Área Construida Total (AC = A1+A2+A3)

INFRAESTRUCTURA

Los criterios aplicables para el diseño y construcción de infraestructura en el Centro de Población serán los siguientes:

- Toda instalación eléctrica ubicada en el área urbana será subterránea.
- Los materiales y accesorios para las instalaciones eléctricas serán de acuerdo a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables a la materia.
- En las zonas existentes o futuras donde la instalación eléctrica sea subterránea, las instalaciones telefónicas, de televisión por cable y similares deberán ser subterráneas.

PLUVIALES

Los fraccionamientos y desarrollos que se construyan en la ciudad deberán considerar el cálculo y diseño pluvial para lo cual se deberán utilizar los criterios para la obtención del volumen de escurrimientos generados por una cuenca hidrológica para la ciudad de Hermosillo, elemento fundamental para la planeación y el diseño de las estructuras hidráulicas que conforman la red de drenaje pluvial. Para esto se ha de seguir una metodología que permita la obtención de los parámetros hidrológicos principales requeridos para el cálculo de dicho volumen:

- **PERÍODO DE RETORNO**
- **COEFICIENTE DE ESCURRIMIENTO**
- **CARACTERÍSTICAS FISIOGRÁFICAS DE LA CUENCA**
- **TIEMPO DE CONCENTRACIÓN**
- **INTENSIDAD DE LA TORRENTE DE DISEÑO.**
- **CÁLCULO DEL GASTO DE DISEÑO.**

Los criterios a considerar para el diseño pluvial serán los siguientes:

Definición de un período de retorno para calcular la intensidad de la lluvia de diseño en base al tipo de estructura.

Respetar el cauce natural de los arroyos cuyo gasto sea mayor a los 4 m³/seg, obtenido bajo la consideración de una cuenca totalmente urbanizada de acuerdo a los usos de suelo indicados en el PDU y para un período de retorno de 100 años.

Sustituir el concepto de calle canal por conductos principales, los cuales se colocarán de preferencia al centro del camellón de una vialidad primaria, adaptándose sus dimensiones para alojar la sección hidráulica requerida.

Se utilizará en la medida de lo posible la sección hidráulica de forma trapezoidal a fin de que en lo futuro resulte económico su revestimiento.

El talud propuesto para los muros de la sección trapezoidal es de 1.5:1 (1.5 horizontal por 1 vertical), tanto en canales revestidos como en terreno natural, salvo que un estudio de suelo determine que se requiere una pendiente menor. En el caso de taludes revestidos de pasto el talud será 3:1.

Los colectores principales se alojarán de preferencia al centro de los camellones de un bulevar con lo cual se tendrán las siguientes ventajas:

- Al quedar el conducto incluido dentro del derecho de vía de un bulevar no se requiere de la protección adicional de terrenos.
 - Queda protegido contra invasiones el cauce.
 - Se reduce la probabilidad de que arrojen basura dentro del mismo.
 - Su construcción es económica y se puede realizar en etapas.
 - Los tramos viales resultan más económicos.
- Las dimensiones de una sección trapezoidal variarán de acuerdo a la pendiente y al gasto que se va a conducir, pero para efectos de determinar el área requerida se puede establecer un ancho mínimo de 3.70 m considerando que a partir de los 4 m³/seg se deberán respetar los cauces naturales. Además de la sección del canal el camellón deberá incluir 3.30 m para el círculo de vuelta izquierda y 1.15 m adicional para área verde, alumbrado y líneas para negro.

- El ancho de camellón podrá variar desde 13 m hasta 20 m.

Como alternativa y a fin de mejorar la imagen del camellón se podrá utilizar una sección con taludes 3:1 revestidos de pasto, pero solo en los tramos donde no exista la vuelta izquierda, en cuyo caso se utilizará la sección revestida de concreto. Se deberá

Diseñar una transición entre ambas secciones tanto a la entrada, que coincidirá con el inicio de la vuelta izquierda, como a la salida del canal revestido de concreto.

Se aprovecharán como vasos de retención de escurrimientos las depresiones de terreno conocidas como Hoyo de Bonilla, y el ubicado a espaldas del panteón de La Manga, debiéndose restringir su uso exclusivamente para este fin.

La pendiente mínima de bombeo se determinará de acuerdo al tirante de agua que se alcanza en la guarnición, el cual se recomienda no rebase los 15 cm para calles locales y 25 cm para calle colectora.

La pendiente mínima de la rasante en una calle será de 3 al millar ($S = 0.003$).

En calles colectoras el bombeo se hará de preferencia desde la banqueta hacia el eje centro de la calle.

Evitar que una calle colectora de aguas pluviales se vea interrumpida al llegar a un cruce en forma de "T". En tal caso se deberá cambiar la traza urbana.

El gasto que se genera dentro de un fraccionamiento se encuadrará hacia varios puntos de salida evitando en lo posible la concentración del mismo en una sola calle.

Para que una calle pueda ser usada como colector deberá tener como mínimo un ancho de arroyo de 14 m.

La autorización del proyecto de la traza urbana de un fraccionamiento estará sujeta a la verificación de la orografía e hidrología del área que se pretende desarrollar así como de la congruencia con la estrategia que en materia pluvial se propone en este plan.

Cuando por causa de la urbanización de un predio se generen volúmenes excedentes de agua que rebasen la capacidad de la infraestructura pluvial existente y se requiera de ampliar las secciones hidráulicas o construir nuevos conductos, los mismos que se generen serán de cargo al o los responsables del desarrollo.

Los ductos en cañón la altura mínima recomendable es de 1.70 m para facilitar las acciones de desague, siempre y cuando las condiciones topográficas del terreno y la infraestructura existente (redes de agua potable, drenaje, teléfono, gas, eléctrica) lo permitan.

² Consultar apartado Normatividad del Estudio Integral de Drenaje Pluvial para la ciudad de Hermosillo, IMPLAN 2006.

Los ductos subterráneos deberán dotarse de registros de inspección y desazolve en cada cambio de dirección y en tramos intermedios que no rebasen los 60 m.

De preferencia se deberá evitar que las calles transversales al bulevar descarguen sus escurrimientos sobre la superficie de rodamiento de los laterales. Para el efecto se recomienda captar los escurrimientos en bocas de tormenta para transportarlos a través de un conducto circular hasta el canal colector principal al centro del camellón.

Los conductos circulares deberán ser de P.V.C o polietileno alta densidad.

El diámetro mínimo será de 60 cm.

En zonas de crecimiento futuro que cuenten con un canal colector principal se utilizará de preferencia una red de drenaje pluvial subterráneo a base de bocas de tormenta y conductos circulares.

VIVIENDA

Se utilizarán los criterios de la normatividad que se menciona, indicando las restricciones y servicios que deben cubrirse para su buen desarrollo social y físico.

VIALIDAD

Para los aspectos viales, las normas aplicables en el Centro de Población de Hermosillo serán las contenidas en el Manual de Proyecto Geométrico SCT y el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito SCT en lo que respecta a:

- Vialidad Urbana
- señalización
- Semáforos
- Mobiliario urbano

Las secciones de vialidad serán las que se establecen en la TABLA DE SECCIONES DE VIALIDAD, que se anexan en este documento.

TABLA DE SECCIONES DE VIALIDADES

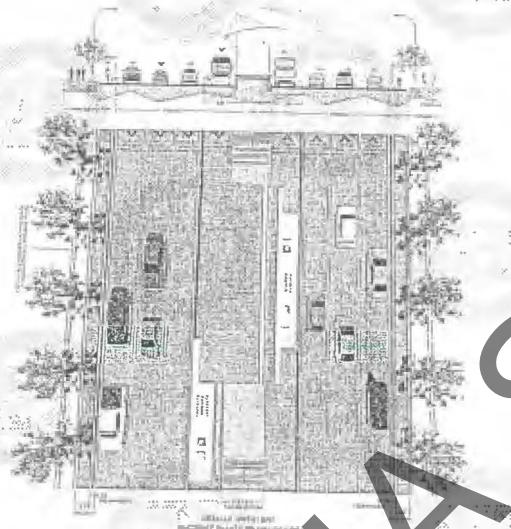
Tabla T-N01 DIMENSIONAMIENTO DE VIALIDADES SEGÚN SU CLASIFICACIÓN

CARACTERÍSTICAS	TIPO DE VIALIDAD							
	BRT	PRIMARIA	SECUNDARIA	COLECTORA	SUBCOLECTORA	ACCESO A COLONIA	LOCAL	ANDADOR
Derecho de vía	40.0	50.0	45.0	48.0	36.0	30.0	27.0	24.0
Paja separadora	4.0	10.0	5.0	4.0	4.0	3.0	1.5	2.0
No. de calzadas	2	2	2	2	2	2	1	1
Ancho señalizado	14.0	16.0	15.5	14.5	12.5	11.0	10.15	9.0
Anc o de banqueta	4.0	4.0	4.5	3.5	3.5	2.5	2.6	2.0
No. de carriles vehículos/calzada	4	4	4	4	3	3	3	2
Ancho de carril vehículos	3.0	3.25	3.25	3.0	3.5	3.0	3.25	3.5
Ancho de carril bicicleta	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	Compartido 3.90	2.0
Ancho de carril estacionamiento	-	-	-	-	-	-	-	2.5
Ancho de acostamiento	-	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Vialidades que pueden entroncar	Primaria Colectora		Primaria Colectora Subcolectora Acceso a colonia	Colectora Subcolectora Acceso a colonia Local		Colectora Subcolectora Acceso a colonia Local		
Velocidad ad proyecto	60	70	60	45	40	30	30	30
Sobreelevación máxima en %	6	6	6	6	6	3	2	1
Longitud máxima en %	5	5	4	3	2	1	0.5	-
Separación en vías de misma categoría en Km.	1 a 2	1 a 2	0.5 a 1.0	0.3 a 0.5	0.15 a 0.30	0.4 a 2.0	-	-

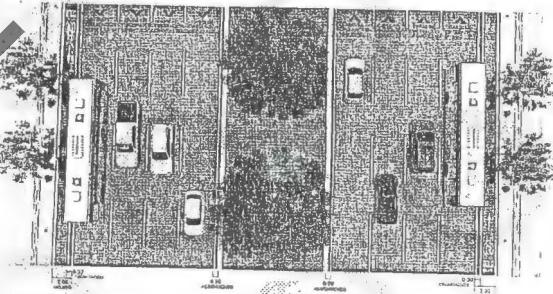
Radio mínimo con primaria	31	31	25	-	-	-	-
Radio mínimo colectiva	25	25	23	23	-	4.5	-
Radio mínimo con subseccional	-	-	18	15	7.5	4.5	4.5
Radio mínimo con acceso a colonia	-	-	-	7.5	7.5	4.5	3.00
Radio mínimo con local	-	-	-	4.5	4.5	3.0	-

Las medidas indicadas están dadas en metros.

DETALLE DVT-01-BRT, SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD



DETALLE DVT-01-VP-50, SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD PRIMARIA



DETALLE DVT-01-VP-45, SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD PRIMARIA

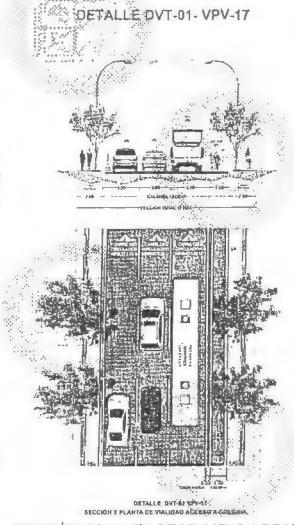
COPIAS SIN VALOR

DETALLE DVT-01-VS-40. SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD SECUNDARIA

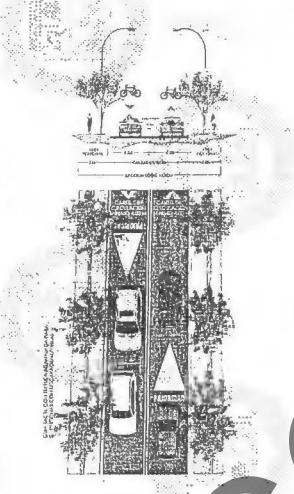
DETALLE DVT-01-VC-30. SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD COLECTORA

DETALLE DVT-01-VC-38. SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD COLECTORA

DETALLE DVT-01-VSC-27. SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD SUBCOLECTOR

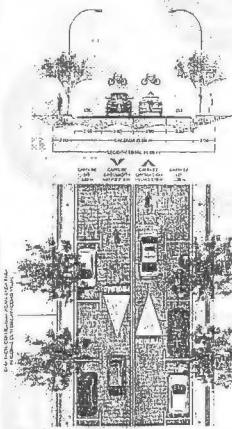


DETALLE DVT-01- VPV-17
SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD LOCAL
ACCESO A COLEGIO
DETALLE DVT-01-VL-12

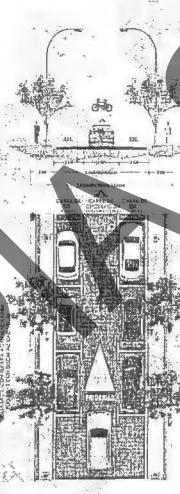


DETALLE DVT-01- VL
SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD LOCAL

DETALLE DVT-01-VL-15

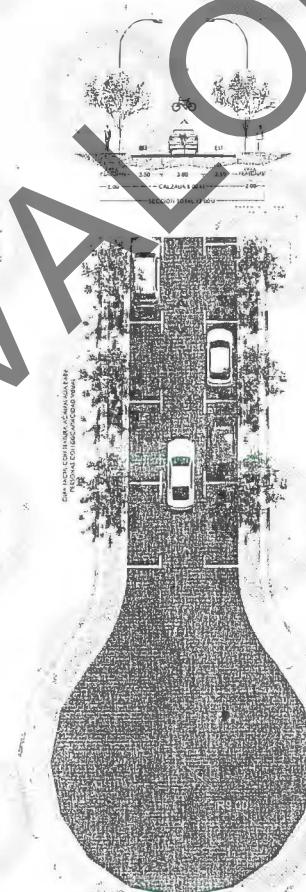


DETALLE DVT-01-VL-15
SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD LOCAL
DETALLE DVT-01-VL-12



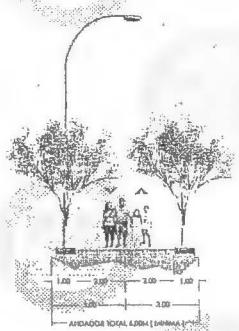
DETALLE DVT-01- VL
SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD LOCAL
ESCALA 1:200

SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD LOCAL PRIVADA
DETALLE DVT-01-VLP



DETALLE DVT-01 VLP
SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD PRIVADA
ESCALA 1:200

SECCIÓN Y PLANTA DE ANDADOR PEATONAL
DETALLE DVT-01-VAP



DETALLE DVT-01-VAP
SECCIÓN Y PLANTA DE VIALIDAD PEATONAL
DETALLE DVT-01-VAP

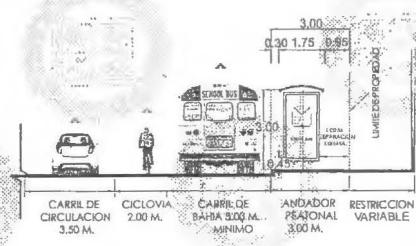
COPÍA SIN VALOR

PLANTA Y ALZADO DE BAHÍA DE TRANSPORTE

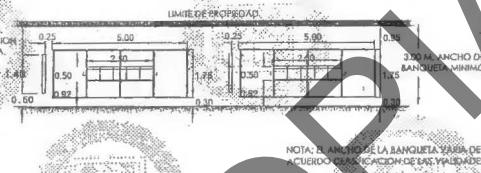


DETALLE DVT-02-BT

ALZADO DE BAHÍA DE TRANSPORTE

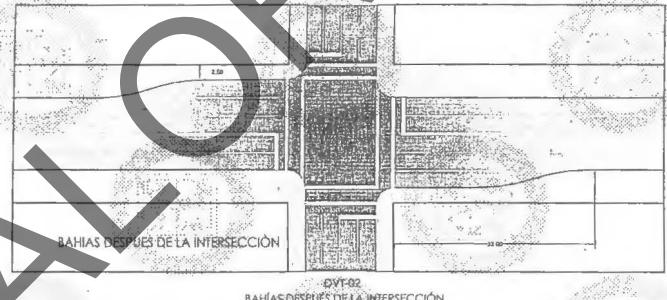
DETALLE DVT-02-BT
ALZADO DE BAHÍA DE TRANSPORTE PÚBLICO

PLANTA DE BAHÍA DE TRANSPORTE

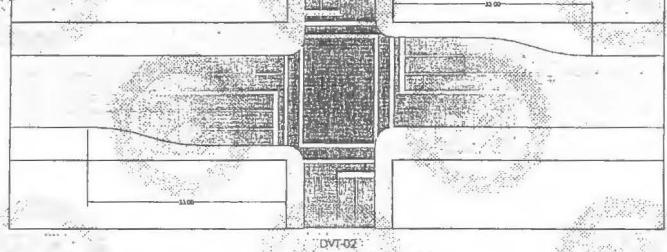
DETALLE DVT-02-BT
PLANTA DE PARADA DE TRANSPORTE PÚBLICO

UBICACIÓN DE PARADAS Y BAHÍAS

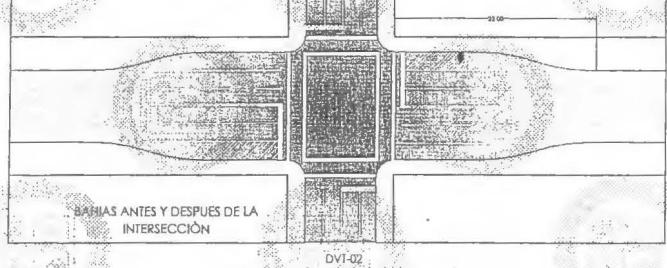
DETALLE DVT-02-UP

DVT-02
BAHÍAS DESPUES DE LA INTERSECCIÓN

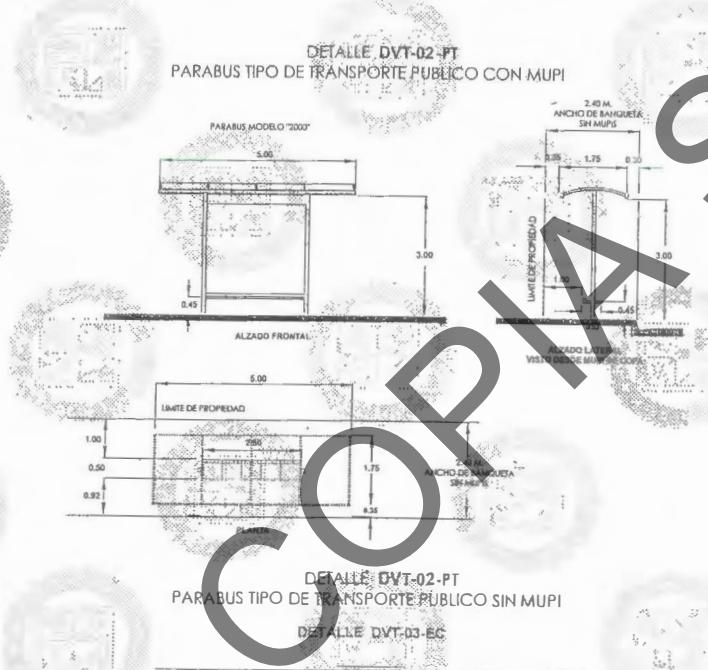
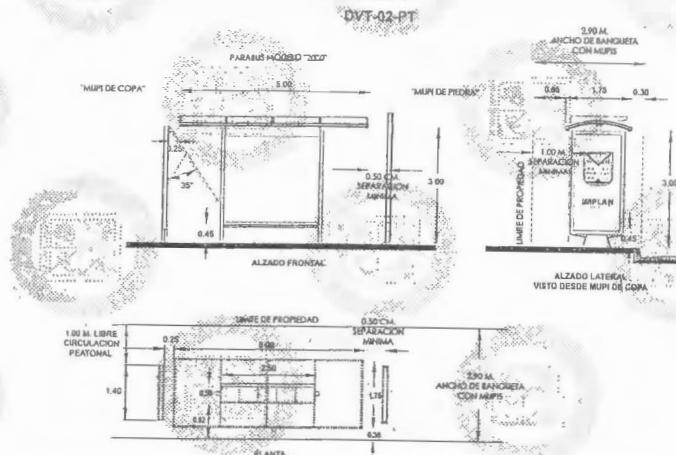
BAHÍAS ANTES DE LA INTERSECCIÓN

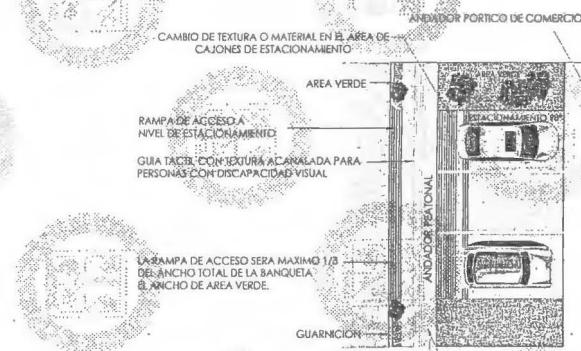
DVT-02
BAHÍAS ANTES DE LA INTERSECCIÓN

BAHÍAS ANTES Y DESPUES DE LA INTERSECCIÓN

DVT-02
BAHÍAS ANTES Y DESPUES DE LA INTERSECCIÓN

PARABUS TIPO DE TRANSPORTE PÚBLICO

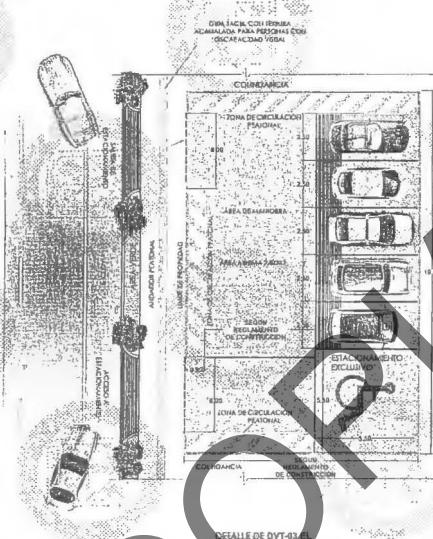




DETALLES DVT-03 EB, DEV-03 EL
PLANTA ESTACIONAMIENTO A 90° ZONA DE OFICINAS DE CALLES LOCALES

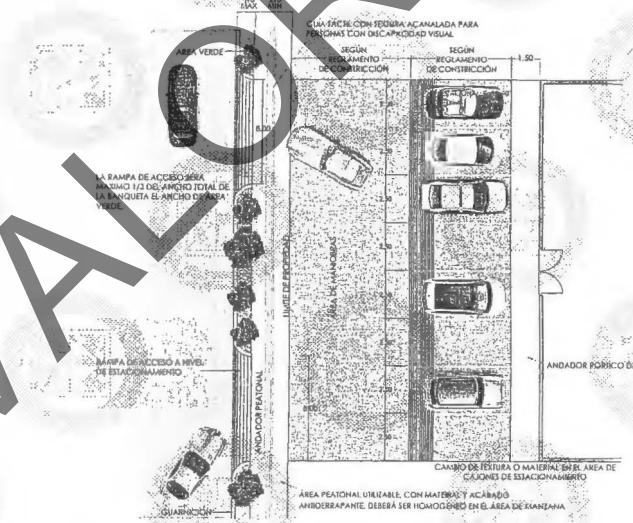


DETALLES DVT-03 EB, DEV-03 EL
PLANTA ESTACIONAMIENTO A 90° ZONA DE OFICINAS DE CALLES LOCALES

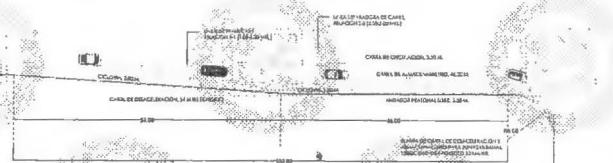


DETALLE DE DVT-03-EL
ESTACIONAMIENTO A 90° ZONA DE AREA VERDE PARA ESPACIO DE ESTACIONAMIENTO INTERIOR.

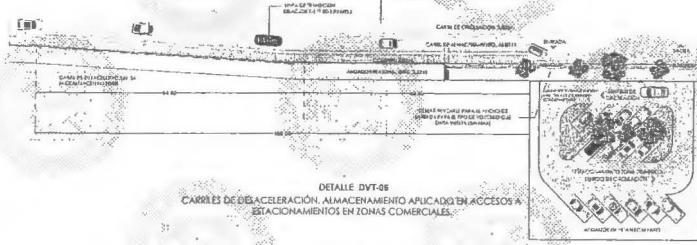
QVT-03-EL, ESTACIONAMIENTO PRIVADO, AREA MINIMA PARA ESPACIO DE ESTACIONAMIENTO INTERIOR EN COMERCIAL



DETALLE DVT-04-CD, DVT-05-CA Y DVT-06-RG, CARRILES DE DESACELERACION, ALMACENAMIENTO Y RADIO DE GIRE PARA ZONAS URBANAS

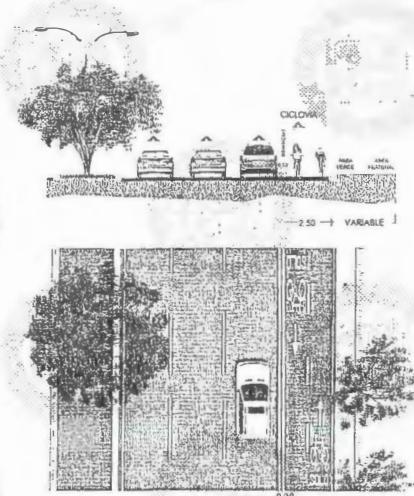


DETALLE DVT-04, DVT-05, DVT-06
CARRILES DE DESACELERACION, ALMACENAMIENTO Y RADIO DE GIRE PARA ZONAS URBANAS.

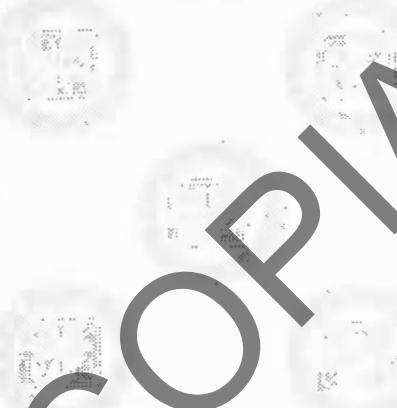


DETALLE DVT-06
CARRIL DE DESACELERACION, ALMACENAMIENTO APLICADO EN ACCESOS A ESTACIONAMIENTOS EN ZONAS COMERCIALES.

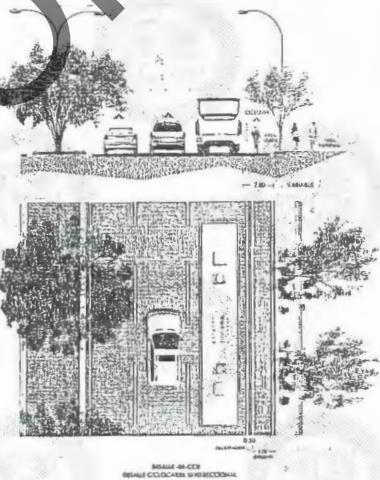
DETALLE DE DVT-07-CCB (CICLO CARRIL BIDIRECCIONAL)



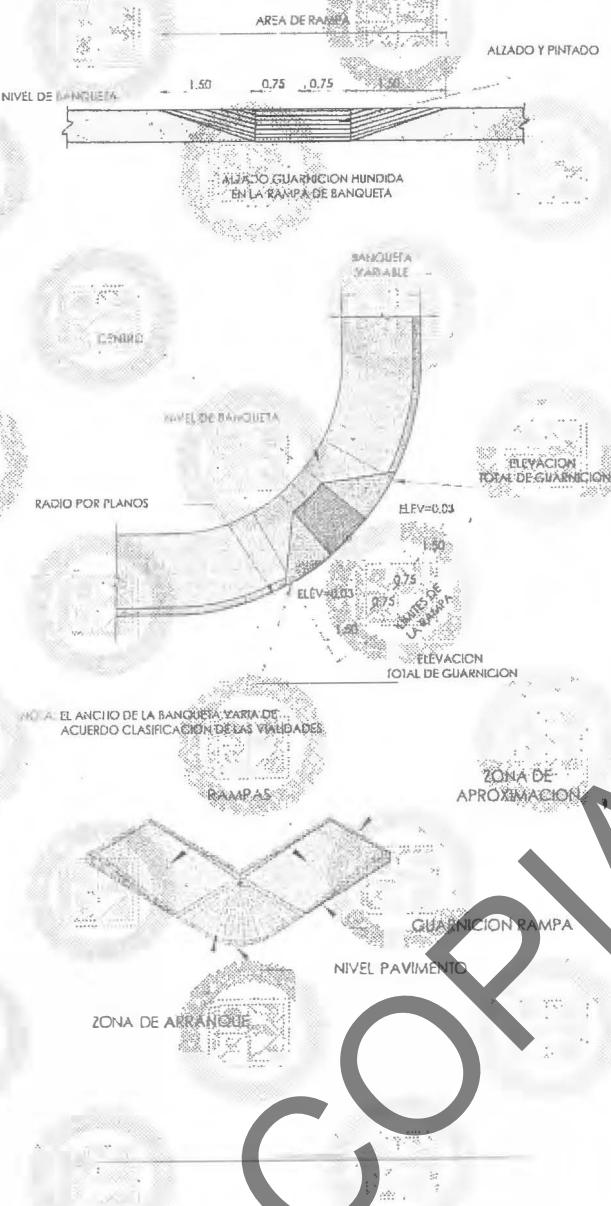
DETALLE DE DVT-08-CCU (CICLO CARRIL UNIDIRECCIONAL)



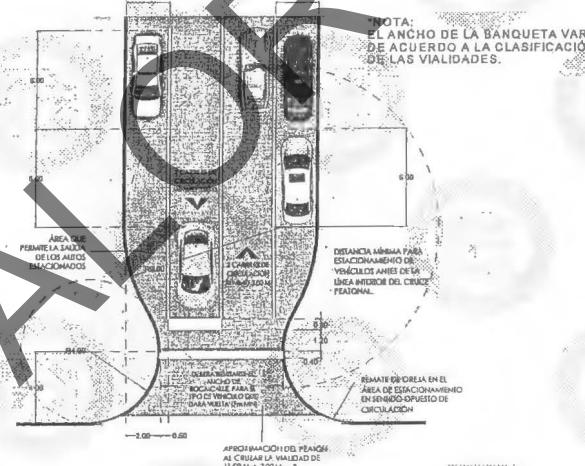
DETALLE DVT-09. RAMPA TIPO PARA ZONAS URBANAS



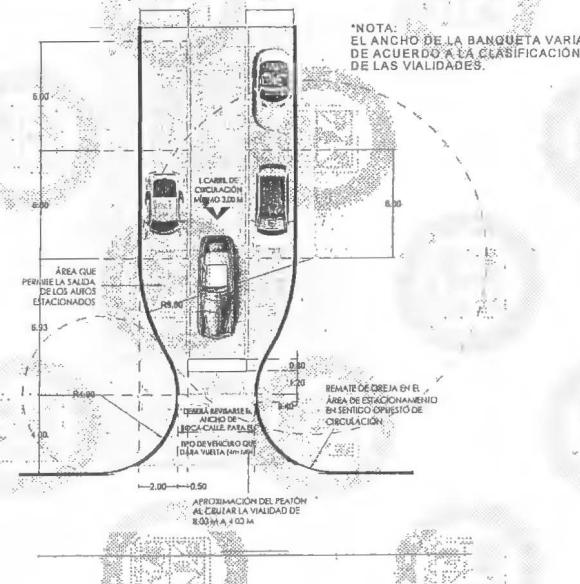
COPIAS SIN VALOR

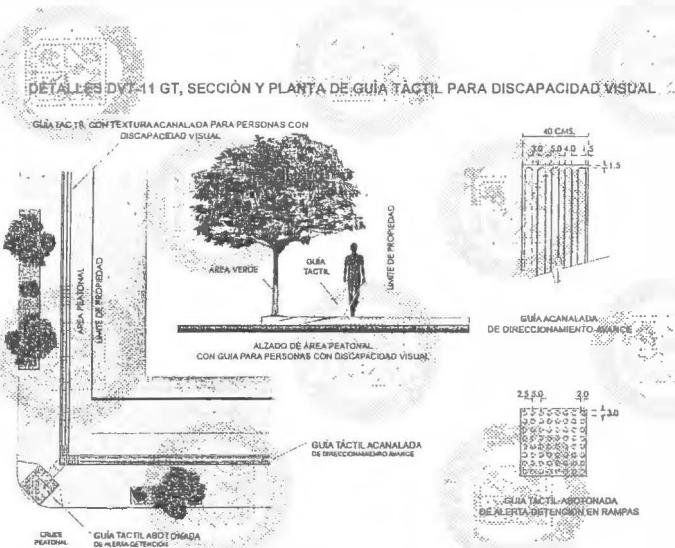


DETALLE DVT-10-01
ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA VIALIDAD CON DOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN Y OREJAS EN ESQUINA

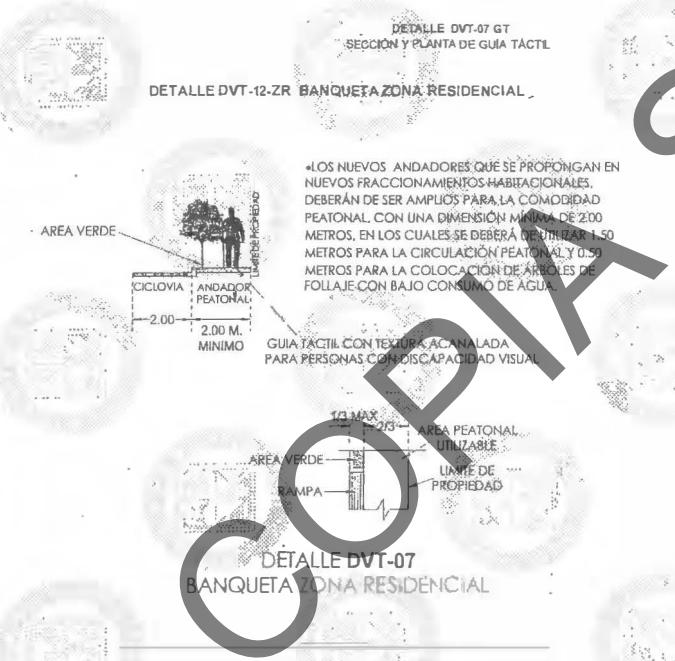


DETALLE DVT-10-02
ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA VIALIDAD CON UN SOLO SENTIDO DE CIRCULACIÓN Y OREJAS EN ESQUINA





DETALLE DVT-12-ZR BANQUETA ZONA RESIDENCIA



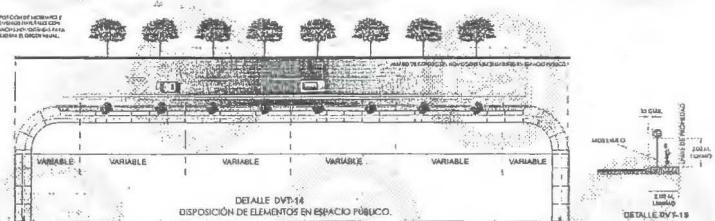
DETALLE DVT-07
BANQUETA ZONA RESIDENCIAL



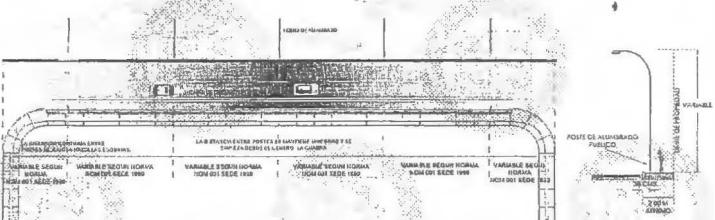
LOS NUEVOS ANDADORES EN DESARROLLOS COMERCIALES O CONJUNTOS DE OFICINAS O ADMINISTRATIVOS, DEBERÁN DE TENER UNA CONTINUIDAD ABSOLUTA EN EL NIVEL DE ANDADORES, HACIENDO DISEÑO DE RAMPSAS Y ACCESOS A ESTACIONAMIENTOS SIN INTERRUMPIR EL NIVEL DE CUALQUIER ZONA PEATONAL.



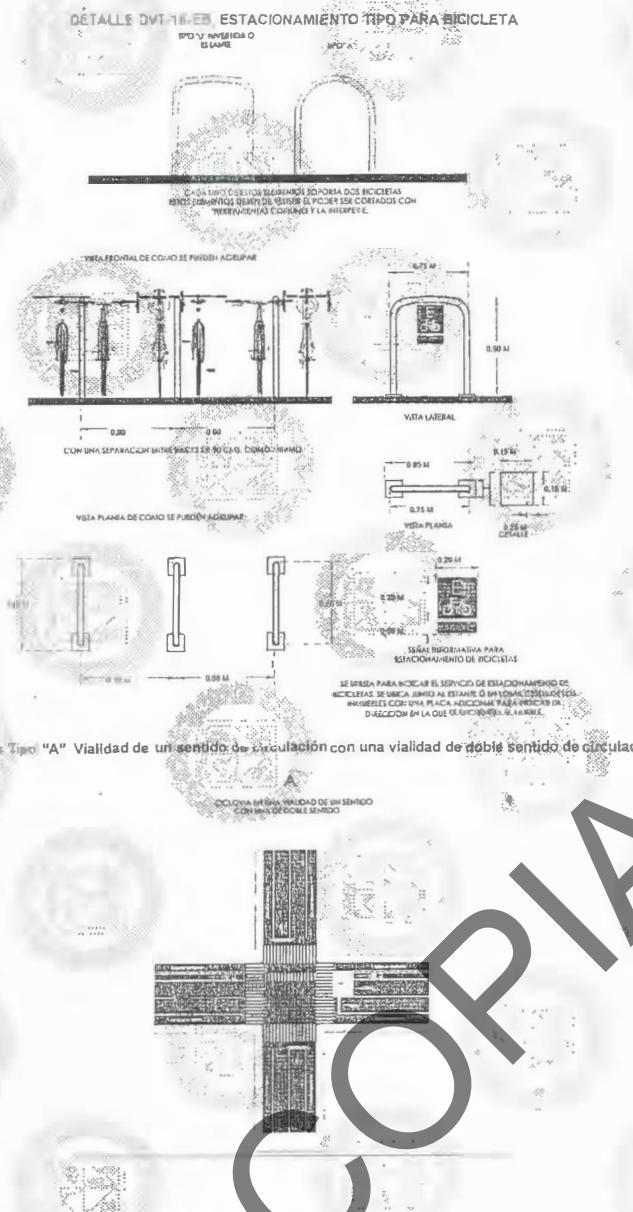
DETALLE DVT-14, DVT-15, DISPOSICIÓN DE ELEMENTOS EN ESPACIO PÚBLICO



DETALLE DVT-17, DE DISPOSICIÓN DE POSTES DE ALUMBRADO VIAL QUE DEBERÁN SER CONSTANTES Y MANTENER UN RITMO UNIFORME



DETALLE DVT-17.



Intersección Tipo "B" Vialidad de un sentido de circulación con una vialidad de un sentido de circulación

CICLOVIA EN UNA VIALIDAD DE UN SENTIDO CON UNA DE UN SENTIDO

Intersección Tipo "C" Vialidad de un bulevar con una vialidad de doble sentido de circulación.

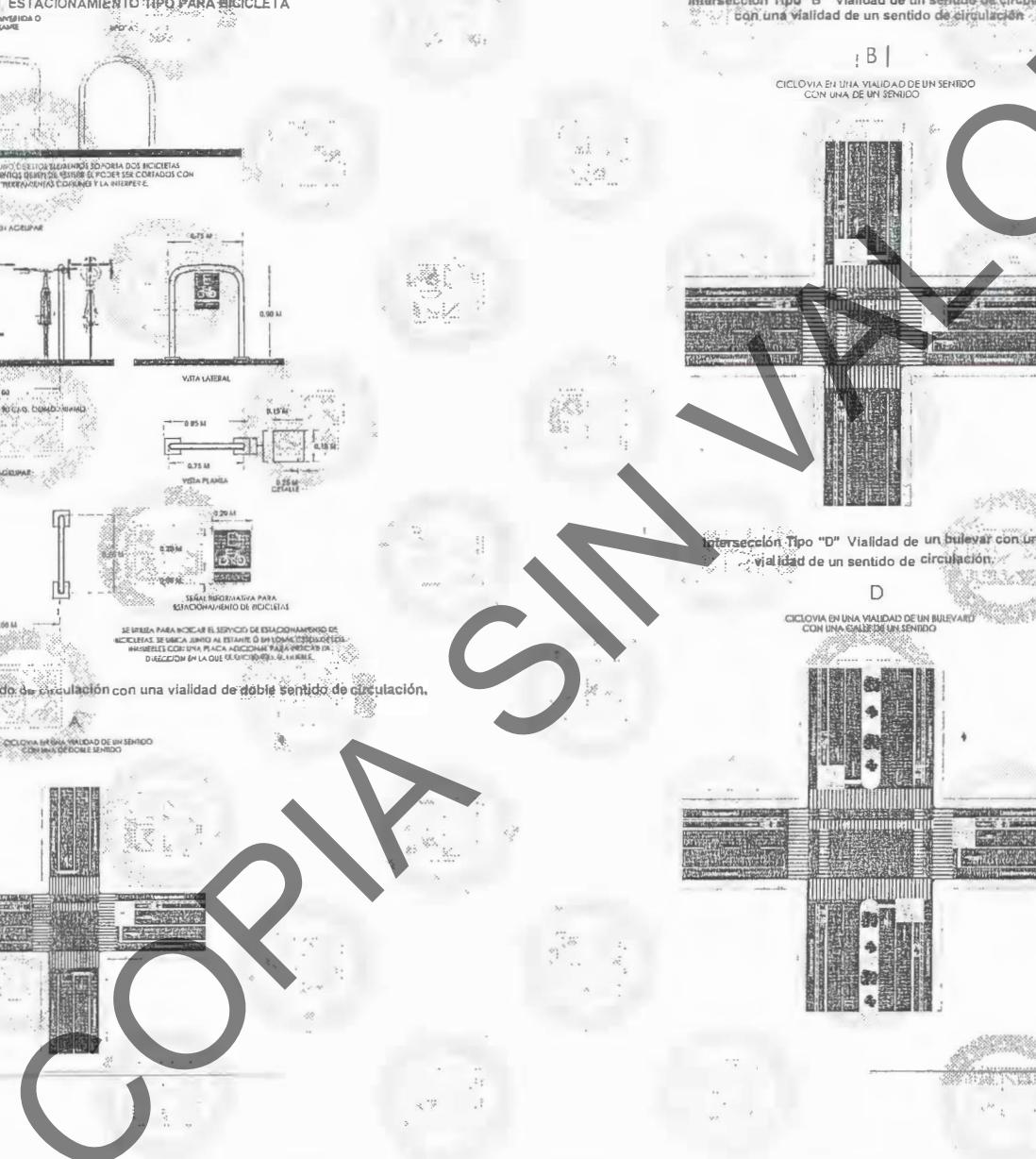
CICLOVIA EN UNA VIALIDAD DE UN BULEVAR CON UNA CALLE DE DOBLE SENTIDO

Intersección Tipo "D" Vialidad de un bulevar con una vialidad de un sentido de circulación.

CICLOVIA EN UNA VIALIDAD DE UN BULEVAR CON UNA CALLE DE UN SENTIDO

Intersección Tipo "E" Vialidad de un bulevar con una vialidad tipo bulevar

CICLOVIA EN UNA VIALIDAD DE BULEVAR CON UN BULEVAR



EQUIPAMIENTO

Ver tabla de clasificación de equipamiento (anexo), la cual se identifica el equipamiento público que presta servicio a la comunidad. Cada nomenclatura o desarrollo que se autorice en el Centro de Población cumplirá con el área de dotación para equipamientos y áreas verdes que para el efecto establece la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora.

IMAGEN URBANA

Lo referente a la normalidad y regulación de zonas y monumentos catalogados como patrimonio histórico y cultural se regirá por las disposiciones del Reglamento de Patrimonio Histórico y Cultural del Municipio de Hermosillo, vigente.

Lo referente a centros históricos, edificios o sitios históricos y monumentos históricos estarán sujetos a vigilancia y toda acción en su imito deberá ser regulada y sancionada por el INAH.

Lo referente a la normatividad y regulación anuncios, se regirá por las disposiciones del Reglamento de Anuncios para el Municipio de Hermosillo, vigente.

IX. POLÍTICAS DE DESARROLLO URBANO

Para lograr la ordenación de territorio se han definido las políticas a seguir para alcanzar los objetivos planteados, las que, una vez autorizado, publicado e inscrito el presente instrumento de planeación adquieren plena validez jurídica y normativa por lo que son de aplicación general y obligatoria.

Se han definido las políticas de Conservación, Mejoramiento y Crecimiento generales para el Centro de Población.

OBJETIVOS	POLÍTICAS	ESTRATEGIAS
Zonificación primaria	Conservación, Mejoramiento, Crecimiento	Zonificación primaria
Usos, reservas y destinos	Conservación, Mejoramiento, Crecimiento	Zonificación secundaria
Movilidad	Mejoramiento, Crecimiento	Sistema de vialidad y Transporte
Infraestructura Vial	Mejoramiento, Crecimiento	Sistema de vialidad y Transporte
Equipamiento Urbano	Conservación, Mejoramiento, Crecimiento	Sistema de equipamiento urbano
Infraestructura Básica	Conservación, Mejoramiento, Crecimiento	Sistema de infraestructura básica
Vivienda	Conservación, Mejoramiento, Crecimiento	Vivienda
Reservas Territoriales	Conservación, Crecimiento	Reservas Territoriales
Medio Ambiente	Conservación, Mejoramiento, Crecimiento	Protección al Medio Ambiente
Patrimonio Histórico y Cultural	Conservación, Mejoramiento	Protección al Patrimonio Histórico y Cultural
Imagen Urbana	Conservación, Mejoramiento, Crecimiento	Mejoramiento de la Imagen Urbana

POLÍTICAS DE CONSERVACIÓN

Las zonas sujetas a conservación son aquellas que deberán conservar los espacios destinados a áreas verdes, equipamientos, zonas de conservación y área natural protegida, evitando darles algún uso o aprovechamiento diferente al que fueron destinados.

ZONAS SUJETAS A CONSERVACIÓN.- En el centro de población se considera zona sujeta a conservación el área del sistema de Presas Abelardo L. Rodríguez-El Molinito, así como del río Sonora, San Miguel y sus afluentes ademas del acuífero del que dispone la región, a fin de preservarlos de la contaminación y promover un uso racional y sostenible de ellos.

Se deberán conservar las zonas cercas y de recarga del acuífero, en el interior e inmediaciones de la zona urbana. Son zonas de conservación y no deberán desmontarse, los cerros del Bachata, el cerro Johnson, el cerro Colorado, cerro Boa, La Flojera, Aguafurca, Cementería, La Virgen y Apache.

Tres antiguos bancos de material denominados el hoyo de Real del Llano, ubicado al sur de Boulevard García Márquez, hoyo del arroyo del Huey, por la carretera 26 son las zonas sujetas a conservación, retagada del acuífero y retención de avenidas pluviales que deberán preservarse para fines ambientales y de seguridad de la población.

El Centro Ecológico deberá conservarse no solo por su aportación recreativa, sino también como reserva natural de gran valor para la protección al medio ambiente en la actualidad y a futuro. Se consideran también áreas valiosas a conservar el parque Recreativo la Sauceda, el parque Madero, el parque Infantil del DIF, la Plaza Zaragoza, el jardín Juárez y las áreas verdes o naturales del centro de población en general.

Por su carácter de hito urbano y su valor natural, paisajístico y simbólico, el Cerro de la Campana se considera sujeto a conservación pudiendo desarrollarse en el proyecto de rescate, utilización y promoción turística y social, siempre y cuando no pierda su carácter de espacio público y no decoleste su imagen.

Se deberán conservar los espacios destinados a áreas verdes y equipamientos, evitando darles algún uso o aprovechamiento diferente al que fueron destinados.

CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL.- Se considerarán sujetos a políticas de conservación: inmuebles, sitios o monumentos públicos o privados por sus valores históricos, culturales, artísticos y arquitectónicos.

Los edificios así considerados no podrán ser demolidos, ni sujetos a modificaciones que alteren su esencia arquitectónica y en todo caso se deberán promover su uso para el fin que fue creado o la reutilización para nuevos fines que sean compatibles con el tipo de edificio y de acuerdo a las necesidades actuales. Debenirse apegarse a la regulación del Instituto Nacional de Antropología e Historia o del Instituto Nacional de Bellas Artes, según sea el caso. Así como al reglamento de patrimonio cultural del municipio.

PATRIMONIO CULTURAL.- Proteger, para su uso adecuado y conservación, las áreas, edificios y instrumentos contenidos en el catálogo de edificios y monumentos históricos, los asentamientos y construcciones del Centro Histórico de Hermosillo y el antiguo centro de Villa de Sársis, las construcciones de valor arquitectónico, histórico y artístico. Así como los sitios con características arqueológicas como "La Pinuada", "El Típito" (UTM 3226000 N. 507130 E.), "Cerro Largo" (UTM 3233650 N. 496900 E.), "Las pinturas del Jito" (UTM 3241275 N. 505275 E.), "La cueva de los peces" (UTM 3206475 N. 499700 E.), "La Cueva del Vaquero" (UTM 3207300 N. 498950 E.), "Cueva de la carreta de la matanza" (UTM 3206250 N. 498800 E.).

ÁREAS NATURALES.- Preservar los arroyos naturales, zonas de interés ambiental o paisajístico, zonas de recarga del acuífero y de retención de avenidas, zonas agrícolas o pecuarias en producción, así como los pies y partes altas de cerros, que por su tendiente o cultura no sean propios para la urbanización.

Conservar y promover la utilización para fines recreativos, culturales y de investigación científica, las áreas naturales ubicadas tanto al interior del centro de población como fuera de él.

CUERPOS DE AGUA.- Preservar libres de contaminación y promover un uso racional y sostenible de las presas y ríos en el área normativa del Centro de Población.

ÁREAS VERDES Y EQUIPAMIENTOS.- Conservar los espacios destinados a áreas verdes y equipamientos, evitando darles algún uso o aprovechamiento diferente al que fueron destinados.

CONSERVACIÓN DE USOS DE SUELLO.- Para evitar conflictos urbanos se deberán mantener control sobre el uso del suelo evitando que se presenten mezclas incompatibles o no deseables, con la adecuada mezcla de usos, cuidando que en los límites, especialmente entre lotes habitacionales y los que contengan otros usos, se generen los anotiguamientos y medidas de seguridad correspondientes para garantizar la coexistencia armónica entre los diversos usos.

CONSERVACIÓN DE ZONAS DE SALVAGUARDA.- Se deberán preservar las zonas de amortiguamiento y de salvaguarda tanto de las zonas industriales como de los rellenos sanitarios, confinamiento de desechos industriales y de la zona de influencia del aeropuerto internacional y zonas adyacentes a los cauces de aguas superficiales.

CONSERVACIÓN DE DERECHOS DE VÍA.- Se deberá conservar la faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera Federal y Estatal según su normalidad y viabilidad de la localidad. Misma que se requiere para la construcción, conservación y sus obras complementarias, servicios o uso adecuado de la vía de comunicación, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento. La faja a conservar incluye líneas de alta tensión, ríos, arroyos y bordos de protección pluvial, no deben ser tapados, minimizados en su sección invadidos con construcciones ni ser sujetos a enajenaciones y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece según las normas viales de este PEUCPH.

Los escurremientos del 4to, 5to y 6to Bordo, especial deberán mantenerse libres y considerarse como parte del derecho de vía del boulevard para la futura ampliación.

POLÍTICAS DE MEJORAMIENTO

Las políticas de mejoramiento son aquellas que se refieren al reordenamiento y mejoramiento de diferentes elementos urbanos para hacer más eficiente su funcionalidad, abatir rezagos, aumentar el nivel de servicio o confort de los habitantes y mejorar el paisaje e imagen urbana.

DISMINUCIÓN DE DESEQUILIBRIOS URBANOS.- Disminuir las disparidades entre las distintas zonas urbanas del Centro de Población mediante el mejoramiento y estandarización de la infraestructura y equipamiento en zonas urbanas marginadas, rescate de espacios públicos y fortalecimiento de centros de sector y centros de distrito.

INTEGRACIÓN TERRITORIAL.- Adecuar las condiciones de inserción de zonas urbanas rezagadas no solo en cuanto a su integración física sino también desde el punto de vista económico y cívico cultural.

MEJORAMIENTO DE ZONAS MARGINADAS.- Será prioritario el mejoramiento de los barrios y colonias que presentan mayor grado de marginación, por lo que en los presupuestos de obras siempre se dará preferencia a la introducción de servicios básicos de acuerdo al siguiente criterio de prioridad.

- 1 - Agua Potable
- 2 - Electricidad
- 3 - Drenaje
- 4 - Alumbrado Público
- 5 - Pavimentación
- 6 - Espacios Públicos

Promover la regularización de tenencia de la tierra o acciones de reubicación a efecto de superar las condiciones de inseguridad jurídica del suelo.

Impulsar el abatimiento de déficits de servicios básicos en zonas marginadas con tenencia regular de la tierra.

Promover el mejoramiento de vivienda mediante la reposición o introducción de pisos firmes y materiales duraderos en muros y techos con precios y créditos accesibles.

MEJORAMIENTO Y REVITALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO.- La zona histórica del Centro de Población se deberá considerar como área de mejoramiento para evitar su deterioro, aspectos de uso de suelo y la reactivación económica y social, así como las disposiciones del reglamento de patrimonio histórico cultural del municipio.

- Rescate de espacios públicos mediante acciones de conservación y rehabilitación de inmuebles y espacios públicos patrimoniales
- Elevación de la densidad urbana y mezcla de usos de suelo compatibles

- Ampliación del espacio para el peatón y el usuario del transporte público y espacio de estacionamiento.
- Promoción de actividades turísticas.
- Mejoramiento de la imagen urbana con acciones de instalación de cableado subterráneo y limpieza urbana y visual.

MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD URBANA. La política general de movilidad urbana en la ciudad sera un fuerte apoyo al mejoramiento del transporte público, con el objetivo final de lograr el desarrollo de un sistema integrado de transporte, además de acciones de mejoramiento y fomento de medios alternativos de transporte, como el ir a pie y el uso de la bicicleta, procurando hasta donde sea posible desalentar el uso del automóvil particular.

Para mejorar la movilidad urbana se deberán considerar acciones de uso de suelo y dotación de equipamientos que reduzcan las necesidades de viaje y las distancias de recorrido.

Para la movilidad urbana se debe tener en cuenta el mejorar y ampliar la red estratégica de vialidad, principalmente los ejes estructurales, como inductores del desarrollo.

Acondicionar la red de vialidad primaria a efecto de proveer de carriles exclusivos para el transporte público y ciclovías.

Dotar del servicio de transporte público en todas las zonas del área urbana del Centro de Población utilizando preferentemente la red de vialidad primaria acondicionada.

Es necesario que los transportes públicos sean accesibles para las personas ciegas, para los oobiles visuales, las personas con impedimentos de movilidad y cognitivos, y para las personas con problemas auditivos.

Se requiere mejorar la movilidad para las personas con discapacidad y las personas mayores que les proporcionan los autobuses, taxis, camionetas, entre otros medios de transporte.

Mejorar la accesibilidad y conectividad en el interior del centro de población, con especial atención a las áreas con peores condiciones de acceso, facilitando la movilidad de las personas y el intercambio de bienes y servicios, y con ello, el desarrollo de su economía.

Mejorar la organización y capacidad de la red vial del centro de población, ámbitos de influencia de las grandes ciudades caracterizadas por una movilidad con carácter local y niveles de tráfico muy importantes.

Prever puntos de transferencia entre el uso del transporte público y el uso complementario de la bicicleta así como la ubicación de áreas de resguardo durante el horario laboral. Por lo que actualmente se está elaborando el plan integral de movilidad urbana sustentable.

Rehabilitación de banquetas y recuperación del espacio es estratégico para promover la actividad peatonal, el uso de los espacios públicos, el mejoramiento de la imagen del centro de población y la seguridad de las personas. Se requiere destinar recursos y esfuerzos tanto del sector público, como del privado y la sociedad al rescate de las banquetas como espacio público primario. Según la función de la vialidad es necesario respetar las dimensiones establecidas.

MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE DRENAJE PLUVIAL. Para el mejoramiento del sistema de drenaje pluvial se considera la realización de acciones correctivas o de mejoramiento de eficiencia en la zona urbana actual y una política de apertura de canales y drenes pluviales nuevos y estratégicos en las futuras áreas de desarrollo que permitan sentar las bases para un mejor sistema de drenaje pluvial, de acuerdo a lo estipulado en el Estudio Integral de Drenaje Pluvial. También se deberá considerar la implementación de áreas de captación y/o pozos de absorción que permitan la captación de agua pluvial en el subsuelo.

MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA. Para el mejoramiento de la imagen urbana se aplicara una política de restricción de anuncios, sobre todo en los principales cruceros, además de normar las dimensiones y separaciones entre ellos, evitando el anotonamiento y el desorden visual. Segun el Reglamento de anuncios para el Municipio de Hermosillo.

Se mantiene una política de mejoramiento de la imagen del centro de población, dando prioridad a los cruceros importantes y a los corredores urbanos, en especial los ejes estructurales.

Impulso mejoramiento de la imagen urbana que se dirija prioritariamente a las áreas del Centro Urbano (incluyendo el centro histórico, centro de comercio y el centro cívico de la ciudad); corredores de usos mixtos tipo "B"; nodos sobre entronques de vialidades regionales con circuitos interiores, perifericos y libramientos; así como zonas y barrios tradicionales de la ciudad.

MEJORAMIENTO DE ÁREAS VERDES Y ESPACIOS PÚBLICOS. Los parques, plazas y áreas verdes del centro de población estarán sujetos a políticas de mejoramiento y mantenimiento. No se deberá castigar el uso de suelo a estas áreas, ni se deberán realizar actividades ni instalaciones que desvirtúen el fin para la cual se han creado. Es importante aumentar el número y calidad de los parques, plazas y áreas verdes, mediante la aportación que para el efecto se establece en la Ley de Desarrollo Territorial y Desarrollo Urbano por parte de cada nuevo fraccionamiento, así como mediante la adquisición de terrenos que se destinen para este fin.

Se deberá procurar alcanzar los estándares internacionales en cuanto al índice de áreas verdes por habitante para el área urbana. Impulsar el rescate de espacios públicos en zonas consolidadas que por diversas razones, se encuentran en estado de deterioro y su apropioamiento potencial contribuye al abandono de rezagos de equipamiento a nivel de distrito, sector o ciudad.

Rehabilitación y reforestación de áreas verdes mediante la creación, recuperación y rehabilitación de predios, los cuales se encuentran mayormente en desuso.

MEJORAMIENTO DE BANQUETAS Y ÁREAS PEATONALES. La rehabilitación de banquetas es estratégico para promover la actividad peatonal, el uso de los espacios públicos, el mejoramiento de la imagen del centro de población y la seguridad de las personas. Se requiere destinar recursos y esfuerzos tanto del sector público, como del privado y la sociedad al rescate de las banquetas como espacio público primario.

MEJORAMIENTO CONTINUO DE LAS INSTITUCIONES. En cuanto a la administración urbana se deberán mejorar las prácticas en los procesos de preparación, administración y gestión de los proyectos de inversión, en los sistemas procedimientos y la normatividad, a fin de hacerlos más eficientes y ágiles. Se deberá realizar una labor constante de modernización, simplificación administrativa y desarrollo institucional en las dependencias involucradas en el Desarrollo Urbano. Así como fomular las áreas de planeación de las dependencias y entidades gubernamentales, así como la capacidad institucional para identificar, formular y preparar proyectos de inversión.

POLÍTICAS DE CRECIMIENTO

Las políticas de crecimiento son aplicables en aquellos casos en los que se pretende anexar al centro de población elementos adicionales a los existentes para darle continuidad espacial y temporal. En forma general se consideran 3 tipos de políticas de

crecimiento, las aplicables a la ocupación de las reservas de crecimiento, las aplicables para la densificación o reutilización del espacio urbano y las de restricción al crecimiento.

OCCUPACIÓN ORDENADA. La ocupación de reservas se deberá hacer en forma ordenada, respetando en todo caso el derecho de vía de las vialidades estratégicas contempladas en este Programa, así como aquellas calles colectoras, subcolectoras y locales preexistentes dentro del distrito o sector en el que se encuentre, que por razones de continuidad y funcionamiento vial o pluvial sea necesario su prolongación. En ese caso no se podrá disminuir por ningún motivo la sección o derecho de vía.

RESPECTO POR LA NATURALEZA. En la ocupación de las reservas se deberán respetar los arroyos naturales, zonas de interés ambiental o paisajístico, zonas de recarga del acuífero o de retención de aguas, zonas agrícolas o pecuarias en producción, así como las partes altas de cerros, que por su pendiente o altura no sean propios para la urbanización.

INTEGRACION E INFRAESTRUCTURA. Tiene como objetivo la planificación y desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones. Incluyendo todos los desarrollos y fraccionamientos, sean habitacionales, comerciales o industriales, estarán condicionados a la factibilidad y disponibilidad de los servicios (agua, drenaje, electricidad, comunicaciones y transportes) y quien lo promueva deberá ejecutar o apartar, en la parte proporcional que le corresponda, las obras necesarias para dotar de servicios al desarrollo, incluidas las obras de ligas y pavimentación de al menos un acceso con características de calle colectora o de superior jerarquía, con el eje estructurador que ha de servir como conectar con el centro de población y la región.

DEL MANEJO DEL AGUA EN NUEVOS DESARROLLOS. Todo nuevo desarrollo deberá estudiar y resolver la dotación de agua potable y las aguas residuales, por lo que deberá obtener el visto bueno de parte del organismo operador (Aguan) en cuanto al proyecto de construcción y operación de dichos sistemas y su participación para las macro estructuras de los sistemas del centro de población, incluidas la captación, tratamiento, conducción y regulación de agua potable y la conducción y tratamiento de aguas negras.

INTEGRACIÓN DE POBLADOS RURALES. Se deberán integrar en forma paulatina las localidades que se ubican dentro del Centro de Población y que tienen características rurales tales como San Pedro, El Saucito, La Victoria, el Tazajal, entre otras, para los cuales se contempla una política de crecimiento moderado, de baja densidad y manteniendo las características de identidad como núcleos de población rural.

Propiciar que los espacios de nueva ocupación se incorporen y articulen funcionalmente a la estructura urbana de manera tal que la ampliación y expansión de los ejes de circulación regional y primaria así como los usos del suelo, mantengan condiciones óptimas de un desarrollo territorial armónico y equilibrado. Para ello, se reconocen ejes estructuradores tendientes a formar un patrón de circulación ortogonal con orientaciones norte-sur y oriente-poniente.

Integrar en forma paulatina los asentamientos que se ubican dentro del Centro de Población y que tienen características rurales en coexistencia con áreas industriales, centros de educación, áreas vacacionales para los cuales se contempla una política de crecimiento moderado, de baja densidad y manteniendo las características de identidad como núcleos de población rural.

- Implementación de ejes estructurales para una conformación lineal de expansión urbana, integrando el uso del suelo, el transporte y el sistema vial.

- Descongestionamiento del área central y preservación del centro tradicional, para la conservación de la memoria y animación del centro de la ciudad.

- Ordenar el crecimiento de la población dentro de los límites físico-territoriales del Municipio, normalizando el uso del suelo.

- Dar soporte económico al desarrollo urbano, creando facilidades para la generación de empleos, a través de la implantación de la Ciudad Industrial de Curiiba.

- Dotar la ciudad de los necesarios equipamientos públicos y servicios de infraestructura para extender los derechos de ciudadanía a toda la población.

- Crear condiciones de protección al medio ambiente.

CONTINUIDAD Y EJES ESTRUCTURALES. Dentro del esquema de estructura planteada se establecen zonas de crecimiento hacia el norte, poniente y sur del centro de población, que deberán ocuparse en forma continua, evitando los saltos entre la zona urbana actual y los nuevos desarrollos. Se dará preferencia al desarrollo a lo largo de los llamados ejes estructurales para una conformación lineal de expansión urbana. Integrando el uso del suelo, el transporte y el sistema vial. Organizar el crecimiento de la población dentro de los límites físico-territoriales del municipio, normalizando el uso del suelo y poder dar el soporte económico al desarrollo urbano, creando facilidades para la generación de empleos. A los ejes estructurales como inductores del desarrollo se busca su construcción previa a la ocupación del suelo, por lo que se debe considerar la asociación público privada para su realización, quedando los propietarios beneficiados bajo el régimen de contribución por mejoras, debido a la plusvalía que su terreno adquiere con la obra.

LIBERACION DE DERECHOS DE VÍA ESTRATEGICOS. Los propietarios de predios por donde cruzan estos ejes estructurales, deberán ceder el derecho de vía, en el entendido que todas las reservas están sujetas a la existencia de estos ejes estructurales por lo que no se otorgara permiso de uso de suelo, ni licencia ni construcción en tanto no sea liberado, o se libere en ese momento el derecho de vía de estos ejes estructurales. Lograr que los trámites para la liberación del derecho de vía, se lleven a cabo eficientemente, a fin de que los terrenos requeridos para realizar las obras correspondientes para vialidades, carreteras y puentes, se pongan en disposición de las unidades ejecutoras y se cumpla con las disposiciones legales aplicables, garantizando la propiedad de los terrenos a favor del gobierno municipal, estatal y federal y el pago expedito y oportuno a que tienen derecho en términos de ley y los afectados por la ubicación de sus predios. Facilitar las autorizaciones en materia ambiental respetando siempre los derechos y el patrimonio de las comunidades locales y la ecología. Para los ejes futuros, se considerara como un trazo tentativo, ya que una vez realizado el proyecto ejecutivo se tendrá la afectación real de los predios colindantes.

INTEGRACION AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO. La visión del futuro para el municipio debe ser el de una ciudad moderna, proyectándose ocupar posiciones de liderazgo a nivel nacional, continental y mundial. El desafío para el futuro se centra en elevar la calidad de vida de los ciudadanos. Por lo tanto, será necesario desarrollar una continua mejora de sus servicios, en especial del transporte público que hoy representa la mayoría de los viajes realizados en la ciudad. El transporte público tiene el rol de influir en las direcciones y rápidamente las condiciones generales del proceso de urbanización de la ciudad, lo que se

nuevos desarrollos deberán considerar la integración de transporte público, mismo que se deberá concertar entre los promotores y las autoridades competentes las distintas fases/etapas para su incorporación. Se estipula a las autoridades el diseño de desarrollos orientados al transporte (DUT).

MOVILIDAD URBANA. - Resulta imperativo superar los obstáculos derivados del actual patrón insostenible de circulación y transporte mediante:

- El diseño de las rutas del tráfico regional de carga y de las rutas del tráfico local.
- La transformación de los modos de transporte que utiliza la población otorgando prioridad e impulso al uso de nuevos medios colectivos eficientes y ágiles, desalentando el uso del automóvil.
- Otorgar facilidades y efectuar adecuaciones atractivas y seguras en vías públicas y centros de reunión para la generación de redes de ciclovías y establecimiento seguro de bicicletas.
- Los efectos habrán de impactar en un importante cambio en la reversión del uso del automóvil la descongestión de las vías primarias y la disminución de la contaminación del aire por emisiones vehiculares.
- Vincular las políticas de movilidad urbana a otras políticas en materia de infraestructuras, planificación territorial, aspectos sociales de accesibilidad y movilidad, protección del medio ambiente y política industrial.
- Coadyuvar a formular una política local en el marco legal correspondiente para fomentar la distribución de mercancía a través de vehículos de carga ligera no contaminantes desde un centro de logística (distribución de mercancías regional).
- Favorecer la introducción de sistemas inteligentes de transporte (SIT) que permiten planificar mejor los trayectos.

CIRCULACIÓN REGIONAL. - Organizar la conectividad de los nuevos espacios de actividad industrial y servicios relacionados con las pueras de exportación e importación mediante la disponibilidad de entances funcionales para el tráfico terrestre de carga y vinculación con centros de logística e infraestructura para el transporte. Prever la definición de reservas industriales pesadas y de servicios sobre zonas estratégicas para la utilización de las vías de ferrocarril e intersecciones con los futuros libramientos oriente y poniente.

EQUILIBRIO EN LOS USOS DE SUELO. - Orientar el equilibrio de los usos del suelo mediante la definición de una tipología de corredores de uso mixto que permita la localización de usos con estrictas y de servicios, restringiendo a los usos incompatibles con las áreas habitacionales y racionalizando la distribución funcional de usos con diferentes grados de restricción en corredores sobre vialidades primarias urbanas y regionales.

CRECIMIENTO INDUSTRIAL. - Para contar con oferta de suelo industrial que haga competitivo y atractivo al centro de población y promover su industrialización, reducir los desplazamientos minimizando los movimientos puntuales durante el día, contribuir a la movilidad y descongestionar el sector centro, se han ubicado zonas para usos industriales futuros en el sector Hermosillo norte, sureste, noroeste y sureste del centro de población en donde se promoverá el desarrollo de parques industriales y tecnológicos, que deberán contar con sus correspondientes zonas de amortiguamiento dentro del predio y la infraestructura necesaria para su desarrollo y solo podrán utilizarse para estos usos o aquéllos que sean complementarios y compatibles.

DENSIFICACIÓN DEL SUELO URBANO. - Es necesario ocupar los espacios baldíos que se encuentran en zonas urbanizadas y cuentan con infraestructura o factibilidad de contar con ella. Se favorecerá el desarrollo de estas áreas manteniendo que el valor predial baldío sea mayor que el construido para promover su ocupación. Se promoverá el incremento de la altura de las edificaciones así como la mezcla de usos de diferentes densidades en zonas habitacionales considerando la vivienda vertical que incluya áreas comerciales y de servicios en planta baja.

REDENSIFICACIÓN URBANA. - Promover el crecimiento prioritariamente sobre terrenos baldíos ubicados al interior del área urbana del Centro de Población a efecto de optimizar el uso de la infraestructura y equipamiento existente y consolidar las comunidades vecinales.

Promover e inducir la edificación vertical tanto en áreas urbanas consolidadas como en áreas de crecimiento, bajo el enfoque de aprovechar economías de escala y aglomeración en el caso de actividades económicas terciarias y de optimizar la accesibilidad y proximidad a la mayor oferta de comercio y servicios mediante la mezcla de usos compatibles sobre las franjas de corredores urbanos y centros de sector.

DENSIFICACIÓN DE CORREDORES URBANOS. - En el caso de corredores se permitirá la densificación y mayor intensidad en el uso del suelo y se permitirá mayor número de niveles de construcción (excepto en las zonas de influencia del aeropuerto). En todo caso se buscará aprovechar y optimizar la infraestructura existente, debiendo verificarse el estado y capacidad de los servicios y proporcionando las medidas para su mejoramiento y rehabilitación cuando se requiera.

REUTILIZACIÓN DE EDIFICIOS. - Se procurará la rehabilitación y reutilización de los edificios existentes que tengan algún valor histórico o arquitectónico, ajustándose en todo momento a las normas aplicables en la materia.

RESERVAS DENTRO DEL LÍMITE DE CRECIMIENTO. - Los grandes terrenos baldíos en zonas ocupadas del centro de población serán considerados reserva por lo que el Ayuntamiento y el Estado podrán ejercer el derecho de preferencia o en su caso considerarse de utilidad pública para la construcción de vivienda de interés social, para equipamientos, infraestructura o áreas verdes y deportivas, debiendo seguirse los procedimientos que para el efecto se establecen en las leyes de la materia así como en los criterios de dosificación de equipamiento establecidos por el sector urbano.

DESARROLLO POLICÉNTRICO. - Propiciar la formación de nuevas unidades territoriales de planeación con la disponibilidad de subcentros de sector destinados al equipamiento de nivel básico para sus residentes.

Entallar la formación de centros de equipamiento de diferentes escalas acordes a los requerimientos de la estructuración del centro de población que garanticen los espacios destinados a la educación, la cultura, la recreación y el deporte. Además de la mera cobertura de necesidades de equipamiento, la previsión de los centros de equipamiento a nivel de distrito y sector, tendrá el propósito de fortalecer la identidad, accesibilidad y condiciones de seguridad del lugar de los residentes, optimizar los tiempos de trasporte evitando el desgaste y concentración en el centro de la ciudad. Se considerará incluir también equipamientos de salud, asistencia social, comunicaciones, abasto, servicios urbanos y administración pública de alcance del centro de población y de la región en algunos centros de sector o subcentros, en el marco de una estrategia poli-céntrica.

Propiciar la densificación y mayor intensidad en el uso del suelo en centros de sector y corredores de usos mixtos optimizando la infraestructura existente. Ver plano de Subcentros propuestos.

RESTRICCIÓN GENERAL DE CRECIMIENTO. - No se permitirán nuevos desarrollos habitacionales de medida y alta densidad fuera del límite de crecimiento establecido en el plano de uso reservado, y dentro de suelo que no es de construcción que se establezcan entre el límite de crecimiento y el límite del Centro de población se autorizarán siempre y cuando la responsabilidad de la dotación de infraestructura, servicios públicos y su mantenimiento sea por cuenta y costo del desarrollador o sus propietarios independientemente de cumplir con la normatividad correspondiente a la obra, respetando los derechos de vía futuros.

RESTRICCIÓN POR ALTITUD Y ZONAS DE PRESIÓN. - No se permitirá el crecimiento por encima de la cota piezométrica definida por el sistema de agua potable para el sector correspondiente, por lo que las reservas que se ubiquen fuera del área de presión que domina el sistema quedarán restringidas al uso en tanto no cambien estas condiciones.

RESTRICCIONES EN LA ÁREA NATURAL PROTEGIDA SISTEMA DE PRESAS ABELARDO L. RODRIGUEZ Y EL MOLINITO. - No se permitirá el desarrollo sobre el área de la zona núcleo de la presa Abelardo L. Rodriguez y en todo momento se considerará a esta zona restringida por su valor ambiental y de abastecimiento de agua para el centro de población. El resto del área dentro del polígono del área protegida del sistema de Presas Abelardo L. Rodriguez-El Molinito, se sujetará a las disposiciones del decreto correspondiente.

RESTRICCIÓN EN LA ZONA DEL RÍO SONORA. - Quedarán limitados los fraccionamientos habitacionales en las zonas de influencia del río Sonora al poniente del Blvd. Quintero Aire, tanto las zonas inundables como las que se encuentran afectadas por la extracción de materiales (cribas), estas zonas quedarán destinadas para áreas verdes y deportivas y al desarrollo de un subcentro urbano, según programa parcial que se elabore para tal efecto. Para el desarrollo habitacional en esta zona se requerirá realizar los estudios técnicos necesarios para garantizar que el predio a desarrollar no es zona inundable y también se deberán efectuar los trabajos y adecuaciones necesarias para garantizar la estabilidad y resistencia del suelo que se presenta desarrollar.

INTERACCIÓN ARMÓNICA CON EL MEDIO NATURAL. - Delimitar para su protección, las áreas naturales que mantienen condiciones de vegetación y fauna con ecosistemas en equilibrio evitando el deshielo y urbanización de zonas cercanas y zonas de valor ecológico y paisajístico.

Anteponer las obras del plan general de drenaje pluvial, acciones de encauzamiento de escurrimientos naturales y drenaje de aguas residuales e injeción a los acuíferos como condición necesaria para la autorización de nuevas vialidades y desarrollos inmobiliarios a efecto de garantizar la seguridad de la población ante riesgos de inundación.

IMAGEN URBANA. - Integrar elementos de la flora y otros recursos naturales propios de la región a la imagen urbana propiciando la interacción cultural y recreativa de los habitantes con la naturaleza.

Definir y resaltar los nodos que resultan de importantes puntos de reunión y/o confluencia de ejes de vialidad regional y primaria, asignando significados simbólicos mediante la inserción de elementos de arte urbano orientados al fortalecimiento de la identidad regional y reconocimiento de sus habitantes.

ÁREAS VERDES Y ÁREAS RÚSTICAS. - Equilibrar la dotación de áreas verdes aplicando la norma de al menos 1.1 metros cuadrados por habitantes a partir del tratamiento y reuso de aguas negras y grises.

Ampliar la cantidad de parques naturales o área rústica y propiciar la interacción cultural con ellas mediante la ubicación de espacios culturales y recreativos integrados arquitectónicamente con el medio físico.

X. ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO

El modelo que se plantea como plataforma para la ordenación del territorio tiene las siguientes características:

- Cuenta con una red de vialidades primarias representando la estructura general orientada a un patrón ortogonal que permite la intercomunicación de los diferentes sectores de la ciudad y el crecimiento de la ciudad hacia todas las direcciones, orientando las rutas hacia las zonas más aptas. Estas vialidades estratégicas que forman la red se denominan ejes estructurales, que son los inductores del desarrollo y dan soporte al funcionamiento del modelo. A la vez que constituyen la base de un sistema integral de transporte y del sistema vial de la ciudad.
- Esta red permite ordenar los usos, reservas y destinos del suelo y distribuye racionalmente los equipamientos, comercios y servicios, al propiciar la formación de distritos habitacionales limitados por vialidades primarias, que en la mayoría de los casos constituyen ejes de los corredores mixtos tipo "B", con unidades vecinales en su interior. Los corredores mixtos tipo "A", asociadas generalmente a las vialidades secundarias, y que también sirven de vínculos entre unidades vecinales y entre distritos, desempeñan el rol de alojar los espacios para el comercio y los servicios no especializados de cobertura distrital.
- Existe una variedad de nodos y corredores de diferentes categorías que permiten un rango de densidades en la ciudad, siendo los de mayor intensidad del uso del suelo el eje de los ejes estructurales de la ciudad, así como una concentración lineal en los corredores al interior de esta red de nodos y corredores se utilizan las zonas con menores densidades.
- Estos nodos permiten crear una ciudad poli-céntrica, llevando las actividades y servicios que ofrece el centro de la ciudad hacia la periferia, disminuyendo la necesidad de largos recorridos, aumentando la movilidad y acceso a equipamientos y servicios a la población.
- Algunos de estos nodos pueden ser más especializados, como centros de desarrollo comunitario, comerciales, educativos o subcentros terminales de transporte público.
- Este modelo de ciudad permite conservar reservas naturales y espacios abiertos de importancia y su forma puede adaptarse a las condiciones físicas del terreno.
- La ciudad se organiza en distritos y sectores, divididos por la red vial estructural y los bordes naturales relevantes. Los distritos son más o menos homogéneos y en su interior existen diversidad de usos que permiten el funcionamiento óptimo de ellos, propiciando la cercanía y posibilitando acceder a bienes y servicios a cortas distancias llegando a ellos incluso caminando. Esta sectorización constituye las unidades territoriales de planeación y la base para realizar la micro planeación de la ciudad.

Para la configuración del modelo se consideran los siguientes componentes: ejes estructurales, centros y subcentros, sectorización de la ciudad y zonas destinadas a la producción industrial.

SISTEMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

Los ejes estructurales para el Centro de Población de Hermosillo son:

En sentido norte-sur, el Eje Principal, conformado por el Blvd. Solidaridad, constituye la columna vertebral del área urbana de la Ciudad de Hermosillo y es la referencia para agrupar los ejes paralelos al oriente y poniente del centro de población. Siguiendo el trazo tradicional de la vieja carretera México-Nogales, se forma el Eje Tradicional, conformado por el Blvd. A. de Vildósola (Par Vial Rosales-Pino Suárez), Bulevar A. L. Rodríguez, Blvd. E. Eco. Kino, Blvd. Enrique Mazon L. y Carretera Federal Mex-15 a Nogales al norte y Guaymas al sur.

De acuerdo a su trayectoria se definen los Ejes Norte – Sur

El formado por el Par Vial (Calle De La Reforma – Eco. Monteverde) y su prolongación Blvd. Escrivá de Balaguer y futura proyección hasta la Carretera a la Mina Nico.

El Blvd. Morelos desde su intersección con la Carrera a Nogales, en el noreste de la Ciudad y se prolonga con el par vial (Revolucion-Heriberto Aja).

La Carretera Federal Mex-016 (a La Colorada), al sureste del área urbana y estructura el Parque Industrial de Hermosillo. Se continua por el Blvd. Ganaderos, Par Vial (Las Virgenes – Sanalón), 18 de Marzo hasta el Blvd. Kino.

El Blvd. Quiroga de Camino del Seri a Carrera a la Mina y la futura vía conocida como El Chamate de Luis Donaldo Colosio a Perimetral Norte.

El Eje Transversal, conformado por el Blvd. Luis Encinas, Blvd. General Jesús García Morales y Carretera SON-100 a Bahía de Kino, forma el Eje Central de Oriente a Poniente.

Los Ejes Oriente – Poniente se describen a continuación

- Perimetral Norte de Reforma a calle Tórres
- El Canal Lázaro Cárdenas conectándose con el Periférico Norte y Blvd. Ignacio Soto constituido desde el Blvd. Kino hasta el Blvd. Quiroga.
- Conformado por el Blvd. Juan Bautista Escalante, del Cerro Colorado hasta el Blvd. Morelos y se prolongará como Eje por Conformar sobre la Sierra del Bactoco hasta conectarse con el Blvd. Enriquie Mazon López y en un futuro hasta entroncar con la carretera a Sahuaripa indicado este último tramo como Nuevos Ejes Carreteros.
- El Blvd. Luis Donaldo Colosio del Blvd. García Morales al Blvd. Encinas.
- Francisco Serra y el Blvd. Ganaderos a Los Angeles.
- Camino del Seri de Blvd. Solidaridad a Blvd. Quiroga
- El conformado por la Av. Lázaro Cárdenas o Carretera 26 que une a los campos de la Costa de Hermosillo junto con su par vial, Francisco Serra y el compuesto por la Calle Carlos Balderrama y Av. Manuel Ojeda.
- El tramo del Periférico Sur que parte de su intersección con el Blvd. Agustín de Vildósola y que se continua al oriente como Carretera SON-104 a Sahuaripa
- El Blvd. Múzaro y la Calle Juárez Zamorano Ledesma de la Carrera a Guaymas a Carretera la Colorada

Existen vialidades denominadas Nuevos Ejes Carreteros que al construirse contribuirán con el desarrollo del centro de población, las cuales se designan a las siguientes:

- Francisco Serra continuando de Los Ángeles a futura calle sin nombre
- El Camino del Seri del Blvd. Quiroga al Libramiento Poniente.
- El Blvd. Quiroga del Camino del Seri a Carrera a Guaymas
- El Blvd. Ar. Gustavo F. Aguilar Beltrán en dos tramos de Perimetral Norte a Carrera a la mina entronque con Blvd. Quiroga y del Blvd. Luis Donaldo al Blvd. Quiroga
- Salariana de la 18 de Marzo hasta calle Gasoducto
- Perimetral Norte de calle Tórres a Libramiento Poniente.
- Blvd. Lázaro Cárdenas del Blvd. Quiroga a Libramiento Poniente.
- El Blvd. Enguerao Tapia, (Cuarto Bordo) ubicado entre el Blvd. Quiroga y la futura prolongación del Blvd. Escrivá de Balaguer al oriente y prolongación al futuro Libramiento Poniente. Estando conformado como Eje Oriente - Poniente del Blvd. Zamora al Blvd. Solidaridad.
- El sexto borde desde sus inicios de la prolongación del Blvd. José María Escrivá de Balaguer hasta el futuro libramiento poniente.

Nuevos Ejes Carreteros: Carrera SON-073 a La Mesa del Seri, se prolongará hasta entroncar con el Blvd. El Alamillo sobre la Carrera SON-073 a San Miguel de Horcasitas, al Noreste de la ciudad. En dirección Sur, el Camino a la Mesa del Seri SON-075 continuará alineándose al derecho de la CFE, y de manera paralela al tramo del futuro Libramiento Oriente conectando los sectores del norte de la Ciudad con la nueva zona industrial a ubicarse en el sureste. Continua hasta la Carrera a Guaymas y sigue por el libramiento Poniente hasta llegar a la Carrera a la mina.

CICLISTAS Y PEATÓN

Se busca el favorecer otros medios y formas de desplazamiento en la ciudad, como lo son el caminar y el uso de la bicicleta proporcionando rutas por las que puedan desplazarse con comodidad y seguridad respetando los derechos del peatón y del ciclista.

Se propone la creación de una red de ciclovías y ciclocarriles y un Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), como un servicio de transporte individual que funcione a partir del alquiler en corredores y el Centro Urbano, para que los ciclistas puedan desplazarse a diferentes destinos, en donde se incluyen escuelas y centros de trabajo en carriles exclusivos con seguridad y continuidad. El Ciclo Taxi es otra alternativa para la intermodalidad en la ciudad.

También se propone crear rutas peatonales en las zonas de intenso tráfico de personas, como las zonas de concentración de equipamientos, centro urbano y servicios de gobierno, comercios y parques, que incluyen la renovación y ensanchamiento de banquetas, retiro de obstáculos y construcción de rampas y guias táctiles.

En general se propone el mejoramiento de banquetas y la construcción en las vialidades que carecen de ellas, ya que es uno de los aspectos de la ciudad que presentan mayor déficit y requiere atenderse tanto por parte de la autoridad municipal como por los particulares

Dentro de la infraestructura ciclista se considera la construcción de ciclovía donde el diseño es de uso exclusivo para bicicletas. Puede ir paralela a una vía, y es físicamente separado por distancia u barreras verticales.

Se incluye la construcción de una Ciclovía presentándose inicialmente el proyecto sobre la Calle de la Reforma donde se elimina un carril vehicular para la inclusión de la CICLOVIA, según imagen.

CICLOCARRIL - Carril acondicionado para la circulación exclusiva de bicicletas, separado del tráfico vehicular mediante señalización

CALLES COMPARTIDAS - Son aquellas vías en las que los usuarios de bicicleta y los de vehículos de motor circulan por el mismo espacio, de acuerdo con las normas del tráfico comunes a todos los vehículos. Las vías integradas pueden recibir un tratamiento propio (señalización específica) para facilitar la circulación de las bicicletas.

La aplicación de vías integradas se pondrá en práctica sobre pares viales o calles colectoras donde será utilizado un carril de circulación para la continuidad de un carril asignado para bicicletas, donde a los ciclistas les es permitido usar legalmente las calles acorde a un plan regulado para que ambos puedan compartir las vías. Bajo esa lógica, los ciclistas sólo podrían circular por algunas calles, en las que los autos tendrían que viajar a una velocidad prudente, en este caso los ciclistas deben cumplir con los mismos derechos y responsabilidades que los conductores de vehículos y motocicletas. Para que un sistema donde autos y ciclistas anden por las mismas funciones, es necesario que estos transiten a velocidades más bajas a los 45 km/h.

ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS

Teniendo en cuenta uno de los apoyos principales de la movilidad es el incentivo del uso de la bicicleta, este ha de ir acompañado de infraestructura suficiente y en perfecto estado, para que el usuario disponga de todas las ventajas en su recorrido como a la hora de buscar donde resguardar su medio de transporte.

Se considera la construcción de estacionamientos diseñados de acuerdo al manual de ciclociudades y estos se ubicaran principalmente en los centros de actividad o atractores de viajes. En el capítulo de normatividad se determina los detalles para este tipo de estacionamientos, donde se establece para los nuevos desarrollos habilitar esta nueva infraestructura, donde anteriormente no era considerado.

El objetivo de la estrategia es que de una forma gradual existan los suficientes estacionamientos para cualquier usuario.

CRUCE SEGURO - La intención del "cruce seguro" es el otorgar seguridad al ciclista al momento de cruzar la intersección implementándose tal fin la denominada "caja-bici", donde el ciclista se para frente al automovilista para indicarle la maniobra a realizar, asegurándose este tipo de intersecciones en aquellos cruceros que distribuyen altos volúmenes vehiculares sobre todo en la hora de máxima demanda de la intersección.

TIPOS DE INTERSECCIONES (Ver croquis en capítulo de Normatividad)

Intersección Tipo "A": Vialidad de un sentido de circulación con una vialidad de doble sentido de circulación.

Intersección Tipo "B": Vialidad de un sentido de circulación con una vialidad de un sentido de circulación.

Intersección Tipo "C": Vialidad de un boulevard con una vialidad de doble sentido de circulación.

Intersección Tipo "D": Vialidad de un boulevard con una vialidad de un sentido de circulación.

Intersección Tipo "E": Vialidad de un boulevard con una vialidad boulevard.

ESPAZIO DENOMINADO "ZONA 30"

Una zona 30 es el instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la recuperación de la calle, ya que permite destinar un mayor espacio a la movilidad de los peatones y moderar la velocidad del tráfico.

Para ello se considera la renovación urbanística del espacio público vial, que contempla la ampliación de aceras, la creación orgánica en las pasos peatonales, la accesibilidad de los itinerarios peatonales o la colocación de elementos ornamentales (arbolado, jardinerías entre otros), como elementos de seguridad y delimitador. Se pretende otorgar una nueva distribución en la que se ofrezca más espacio público al peatón y al destinado al vehículo privado se restringa, los beneficios son:

• Dar mayor atención al peatón las zonas 30 favorecen el encuentro social y un reparto más equitativo del espacio público entre los distintos usuarios, por lo que se recuperan las calles como lugar de convivencia.

• Evita el tráfico de paso: La reducción de la velocidad y la creación de circuitos cerrados de circulación disuade a los conductores con itinerarios de largo recorrido (de paso) de utilizar las vías de la Zona 30.

• Incrementa la seguridad vial: La limitación de la velocidad máxima de circulación a 30 km/h supone una mejora significativa en seguridad vial.

Las acciones principales dentro de ésta estrategia son:

• Zona peatonal todo el día calle Matamoros tramo Blvd. Colosio a calle Elias Calles

• Zona peatonal solo tardes calle Morelos tramo Benito Juárez a Calle Garmendia

• Instalación de Semáforos peatonales

• Estacionamiento para bicicletas

• Reducción de los límites de velocidad a 30 kms.

• Modificación de banquetas y Arroyos para dar accesibilidad

• Cambio de sentido de circulación de vialidades

Asimismo se plantea diseñar rutas de peatones en otras zonas. Se intensa flujo de personas, como universidades y servicios de gobierno, comercios y parques, que incluyen la renovación y ensanchamiento de banquetas, retiro de clústulos y construcción de rampas.

VEHICULOS PRIVADOS Y ESTACIONAMIENTOS

Para generar conciencia entre la ciudadanía sobre movilidad inteligente y sustentable, la estrategia de autos compartidos busca reducir el número de viajes de autos particulares que generan tráfico vial y aumentar la ocupación por cada viaje en vehículo, tener una disminución de emisiones contaminantes, un ahorro en gastos como los pagos de gasolina, y estacionamientos, además de fomentar la convivencia durante los trayectos.

Esta acción de movilidad se implementará, principalmente en oficinas de Gobierno, Universidades, Empresas privadas, zonas donde se concentra la gran parte de los viajes que realiza la población. Para que los ciudadanos ingresen a una plataforma digital, se organícen y puedan compartir y dividir los gastos del vehículo contribuyendo a una movilidad que genere menos contaminantes, ahorro de tiempo de los viajes y que repercuta en un modo de traslado alterno para la ciudad.

Como parte de la estrategia para mejorar las condiciones de movilidad de las zonas de alta demanda del uso de la vía pública, se propone establecer de forma progresiva la instalación de sistemas de parquímetros que permita el control tarifario, consiguiendo un uso más eficiente del espacio urbano, garantizando los espacios de estacionamiento para los residentes, a la vez que se reduce la presencia de vehículos de largo itinerario en la vía pública.

Su función consiste en recoger dinero a cambio del derecho de estacionar un vehículo en un lugar público, por una cantidad de tiempo. Podríamos decir que al abrir el acceso a más personas, el precio devuelve la característica pública al espacio que permite el ordenamiento y medición del estacionamiento en áreas definidas para ello.

Los parquímetros pueden ser usados por los ayuntamientos como una herramienta para hacer valer sus políticas de estacionamiento en la calle, que por lo general están relacionadas con el tráfico y las políticas de gestión de movilidad.

Se propone la instalación en la Zona Administrativa (en el cuadrante calle Rosales-Avenida de La Cultura-Calle de la Reforma-Luis D. Colosio).

Uno de los propósitos fundamentales de estas acciones es reducir el uso del automóvil, a través de la promoción de otros medios de transporte y la gestión del estacionamiento.

Dispositivo ubicado en la vía pública que permite el ordenamiento y medición del estacionamiento en áreas definidas para ello. Su función consiste en recoger dinero a cambio del derecho de estacionar un vehículo en un lugar público, por una cantidad de tiempo. Los parquímetros pueden ser usados por las municipalidades o ayuntamientos como una herramienta para hacer valer sus políticas de estacionamiento en la calle, que por lo general están relacionadas con el tráfico y las políticas de gestión de movilidad. Se prevé establecer de forma progresiva la instalación de sistemas de parquímetros que permita el control tarifario, consiguiendo un uso más eficiente del espacio urbano, garantizando los espacios de estacionamiento para los residentes, a la vez que se reduce la presencia de vehículos en el espacio público.

Se propone la instalación en la Zona Administrativa (en el cuadrante calle Rosales-Avenida de La Cultura-Calle de la Reforma-Luis D. Colosio).

AUTOS COMPARTIDOS

Realización de trácticos o viajes en autos compartido dentro de la Ciudad, Estado o País, consiste en compartir el precio del viaje con otras personas en un automóvil privado, así sea propio o alquilado. Esta alternativa, es en realidad la forma más económica de desplazarse.

Se implementará el programa Autos Compartidos, principalmente en oficinas de Gobierno, Universidades, Empresas privadas, zonas donde se concentra la gran parte de los viajes que realiza la población. Para que los ciudadanos ingresen a una plataforma digital, se organice y puedan compartir y dividir los gastos del vehículo y contribuyendo a una movilidad que genere menos contaminantes, ahorro del tiempo de los viajes y que repartula en un modo de traslado alterno para la ciudad.

CORREDORES TRONCALES (SISTEMA BRT)

Un aspecto fundamental para la buena funcionalidad de un sistema de rutas estratégicas en Hermosillo, será contar con adecuaciones viales que permitan contar con un carril preferencial (mixto con preferencia al transporte) y al futuro cuando la frecuencia y demanda lo amerite, convertirlo en carril exclusivo) y estaciones o paradas intermedias cada 400 a 500 m.

Los corredores con potencial para aplicación de carriles preferenciales al centro de la vía, con estaciones intermedias a nivel de la plataforma de los autobuses (1.0 m. de alto), para que circulen los autobuses de rutas expresas en su primera etapa. Los Corredores podrán construirse por etapas, siendo:

Comprende cerca de 16.1 km de vialidad primaria y un tramo de 1.3 km en calles colectoras (Calle Rosales y Calle Pino Suárez) donde se deberán instalar paraderos sencillo del lado derecho.

UNIDADES TERRITORIALES DE PLANEACIÓN

Corredor Estratégico	Inicio	Termina	Extensión (km)
Bvd. Solidaridad	Terminal Norte	Terminal COBACH	10.30 km
Bvd. Agustín Vildósola	Terminal COBACH	Calle M. Z. Cubillas	3.60 km
Par Vial Rosales / Pino Suárez	Calle M.Z. Cubillas	Bvd. Encinas	1.30 km
Bvd. Encinas	Calle Revolución/Heriberto Aja	A Bvd. Solidaridad	4.20 km

SECTORES

De acuerdo con la estructura de la ciudad y considerando los bordes que los ejes estructurales o elementos naturales forman en la ciudad, así como las características físicas, usos del suelo y tipologías predominantes, se ha dividido la ciudad en diez sectores, los que a su vez se dividen en distritos. Estos constituyen las Unidades Territoriales de Planeación.

Los distritos obedecen al propósito de otorgar un sentido funcional a áreas determinadas que permiten la organización del centro de población para la adecuada planeación y administración urbana, inclusive la correcta ubicación y clasificación de equipamientos y servicios urbanos.

Los diez sectores de la ciudad se han nombrado en función de su ubicación, siendo: Sector Hermosillo Norte (HN), Sector Noroeste (NO), Sector Norte (N), Sector Noreste (NE), Sector Este (E), Sector Sureste (SE), Sector Sur (S), Sector Sureste (SS), Sector Oeste (O) y Sector Centro (C).

Los distritos, que conforman los sectores, contienen las diferentes zonas, colonias, fraccionamientos o barrios de la ciudad. Para su identificación se han codificado las Unidades Territoriales de Planeación, asignando dos dígitos para los sectores y dos para los distritos (Ver planos de Unidades Territoriales E4 y de Distritos E10).

CORREDORES DE USO MIXTO

Consistirán en las áreas formadas por las franjas de los lotes situados con frente a aquellas vialidades que por su jerarquía hacen posible incluir diversos usos tales como comercio, servicios, oficinas, industria, turismo y alojamiento recreativos y vivienda plurifamiliar.

Cada corredor podrá incluir diversos usos de suelo, los que deberán ser permitidos o condicionados en la zona, y que en su caso que son incompatibles con la zona o corredor se establecerán como prohibidos.

En aquellos casos que un corredor urbano cruce por una zona, los usos permitidos para los lotes con frente y al lado a la vialidad que genera el corredor serán los correspondientes al corredor por encima de lo establecido para la zona, excepto en el caso de las zonas de salvaguarda y los lotes con un destino de suelo específico.

SUB-CENTROS (CENTROS DE SECTOR)

Con la intención de conformar la estructura poliédrica planteada se propone la consolidación o impulso de sub-centros urbanos o centros de sector, de la siguiente forma:

Centro de Sector Noreste I (existente), ubicado en Blvd. Solidaridad y Periférico Norte. En la actualidad se encuentra consolidado y con equipamientos de cobertura del centro de población. Comparte áreas de los sectores Norte y Centro.

Centro de Sector Noreste II (futuro), a ubicarse en áreas de reserva sobre la futura prolongación del Blvd. Lazaro Cárdenas y el futuro eje primario El Chanate.

Centro de Sector Norte (futuro) a ubicarse sobre el Blvd. Morelos en zona semi-consolidada pero que requiere dotación de equipamientos básicos a nivel de sector.

Centro de Sector Noreste (futuro) a ubicarse sobre la Carretera a Nogales y entronque del Blvd. Morelos, en zona de futuro crecimiento.

Centro de Sector Hermosillo Norte (futuro) a ubicarse sobre la futura vialidad del Quinto Bordo, entre Prolongación Zamora y Prolongación Palo Fierro.

Centro de Sector Hermosillo Norte II (futuro) a ubicarse sobre Prolongación Pueblo Grande, entre Escena de Baúlquer y Solidaridad.

Centro de Sector Sur I, (existente), ubicado en Periférico Sur, Carretera a Sahuaripa y Carretera a La Colorada en zona semi-consolidada pero que requiere dotación de equipamiento urbano a nivel de sector.

Centro de Sector Sur II, (futuro), a ubicarse para abastecer a las futuras zonas habitacionales e industriales que tienen como eje al corredor Carretera a La Colorada considerada como área estratégica para la competitividad del centro de población.

Centro de Sector Sureste, (futuro), a ubicarse sobre la Prolongación del Blvd. Durango y la Carretera a la Costa (Calle 26) para dar cobertura a zonas habitacionales en proceso de consolidación así como a las zonas de futuro crecimiento.

Centro de Sector Poniente, (futuro), a ubicarse sobre el futuro eje El Chanate entre la prolongación del Blvd. Colosio y la Prolongación del Blvd. Serna, para dar cobertura a una importante zona en proceso de consolidación y áreas de futuro crecimiento. (Ver plano de Subcentros Urbanos E5)

ETAPAS DE CRECIMIENTO

En el plano anexo se muestran las etapas I y II de crecimiento físico del área urbana del Centro de Población mediante tres perimetros: el área urbana actual, el área urbanizable a corto y mediano plazo, y el área urbanizable a mediano y largo plazo.

La estrategia de desarrollo establece que el tiempo de apertura de nuevas áreas de desarrollo está en función del estadio de factibilidad de servicios de infraestructura hidrosanitaria y eléctrica así como la disponibilidad de viviendas adecuadas, equipamientos de educación, salud y recreación así como en la capacidad del municipio y de los organismos responsables de otorgar la cobertura de transporte público, vigilancia policiaca, recolección de basura, así como la existencia de obras de protección ante fenómenos naturales en zonas de riesgo y adecuado encauzamiento de las descargas pluviales, entre otros.

Considerando lo anterior, la apertura de la etapa II, se llevará a cabo una vez que las áreas de la etapa I alcancen la ocupación de al menos el 80% del área en cada uno de los sectores de planeación.

DERECHOS DE VÍA Y REMETIMIENTO DE LAS EDIFICACIONES

El plano jerarquía vial muestra los derechos de vías para cada eje de viabilidad y establecer las franjas que deberán quedar fuera de construcción reservadas para la construcción futura del sistema de vialidad para el Centro de Población.

Asimismo, se incluye la distancia de remetimiento frontal que restringe la construcción en planta para edificaciones ubicadas frente a vialidades primarias y secundarias propuestas y corredores de usos mixtos tipos A, B, C y D, de acuerdo a la normatividad del Programa. (Ver plano de Vialidades E8). Salvo que derive de un programa parcial.

ZONIFICACIÓN PRIMARIA

La zonificación constituye un instrumento importante para las áreas de planeación e impone modalidades y limitaciones de utilización a la propiedad privada, en la medida en que se constituye en disposiciones obligatorias legalmente y se expresa gráficamente a través de plano de zonificación primaria.

Dentro del Centro de Población de Hermosillo se considera una zonificación primaria estableciendo las áreas necesarias para el funcionamiento del centro de población: el área urbanizada actual (área urbana), el área de reserva de crecimiento futuro (área urbanizable) y el área no urbanizable.

Área urbana, la ocupada por infraestructura, equipamiento, instalaciones y edificaciones de un centro de población.

Área urbanizable, la superficie susceptible de ser urbanizada de la manera prevista en el Programa de Ordenamiento Territorial y en este instrumento, según corresponda, por reunir condiciones para ser dotadas de servicios incluidas las reservadas para el crecimiento de un centro de población o para la fundación de nuevos asentamientos humanos.

Área no urbanizable, la superficie que en razón de sus atributos naturales, de preservación ecológica o su condición productiva o de riesgo está sujeta a restricciones en su aprovechamiento.

La zonificación primaria del Centro de Población de Hermosillo se muestra en el Plano de Zonificación primaria (E2), en los anexos gráficos.

ZONIFICACIÓN SECUNDARIA

Las zonas en el Centro de Población de Hermosillo se han clasificado de la siguiente manera:

USOS

- ZONAS HABITACIONALES
- ZONAS MIXTAS
- ZONA CENTRO URBANO
- CORREDORES URBANOS

• ZONA AGROPECUARIA Y/O ACUICOLA
• ZONAS INDUSTRIALES

RESERVAS
• RESERVAS TURISTICAS
• RESERVA INDUSTRIAL CONDICIONADA
• RESERVA HABITACIONAL CONDICIONADA
• RESERVA GUBERNAMENTAL
• ZONA DE RESERVA DE CRECIMIENTO CONDICIONADA

DESTINOS
• ZONA DE CONSERVACIÓN
• ZONA DE DESARROLLO CONTROLADO Y SALVAGUARDIA
• ZONA FEDERAL
• ZONA DE EQUIPAMIENTO
• ÁREA VERDE Y/O DEPORTIVA
• INFRAESTRUCTURA

La zonificación secundaria del Centro de Población de Hermosillo se representa gráficamente en el Plano de Usos, Reservas y Desarrollos del Suelo (E6), en los anexos gráficos.

USOS

ZONAS HABITACIONALES

Se consideran Zonas Habitacionales, las áreas donde se asientan predominantemente viviendas unifamiliares y/o plurifamiliares, porque deberá contar con las condiciones de habitabilidad, servicios públicos y confort necesarios para tal fin, siendo compatible la mezcla de usos en tanto éstos no rebasen el uso habitacional y se prese ve libre de mezclas incompatibles. Las zonas habitacionales se clasifican en:

• HABITACIONAL DE BAJA DENSIDAD (H1).- Se presenta en zonas habitacionales con predios de 240 m² mínimo con rango de uno a veinte lotes o unidades condominales por hectárea.

• HABITACIONAL DE MEDIA DENSIDAD (H2).- Se presenta en zonas habitacionales con predios de 160 m² mínimo con rango de veinticuatro a cuarenta lotes o unidades condominales por hectárea.

• HABITACIONAL DE ALTA DENSIDAD (H3).- Se presenta en zonas habitacionales con predios de 117 m² mínimo con rango de cuarenta y uno a cincuenta lotes o unidades condominales por hectárea; y plurifamiliares con rango de más de cincuenta a un lotes o unidades departamentales por hectárea.

Los desarrollos que se presenten con un lote desde 91 m² hasta 116 m² deberán presentar características especiales en el convenio de autorización, previendo mayores áreas verdes y de equipamiento.

ZONAS MIXTAS

• MIXTO (M1).- Se considerarán zonas de uso mixto (vivienda, comercial y/o servicios) aquellas en las que la habitación se mezcla con usos compatibles relativos al comercio y los servicios, así como con instalaciones de equipamiento urbano y aquellas que alojen instalaciones para el intercambio y consumo de bienes y servicios.

Las zonas de uso mixto es la mezcla de los diferentes usos y actividades que pueden existir desa rollando funciones compatibles y, se generan a través de corredores urbanos y en parte o en la totalidad de las unidades territoriales según, se defina en los planes o programas correspondientes.

Para las zonas donde colindan con zonas habitacionales se verificará que las actividades que se instalen no causen molestias ni trastornos viales a la zona. Para el establecimiento de nuevos usos en las zonas de uso mixto, que aparecen como condicionados en la Tabla de Compatibilidad de Uso de Suelo, deberá consultarse a los vecinos habitacionales ubicados en el área de influencia del predio que se pretende modificar su actividad.

Estas zonas deberán sujetarse a la política de densificación y redesarrollo, procurando la inclusión de edificios de departamentos y vivienda multifamiliar para reactivar socialmente estas zonas.

• CENTRO URBANO (CU).- La zona del centro de población constituye el núcleo central e histórico del asentamiento urbano, también definido como el primer cuadro del centro de población, donde la mezcla de usos comerciales y de servicios es la principal característica, concentrando actividades comerciales de cobertura del centro de población. Se deberán conservar los usos habitacionales existentes y promover una adecuada mezcla de usos compatibles que mantengan las características típicas del centro urbano, mismo que estará sujeto a políticas de mejoramiento y conservación. No se permitirá la inclusión de usos industriales, excepto la industria vecinal, y no se recomienda la instalación de comercios y se vicios de gran impacto. No se permitirá el tráfico pesado a esta zona salvo en horario nocturno y se debe evitar el cruce innecesario de tráfico de paso, tendiendo a dar prioridad al peatón y uso de la bicicleta, por lo cual no se requerirán espacios para estacionamiento y las construcciones ya establecidas con el fin de respetar fachadas y banquetas.

TIPOS DE CORREDORES URBANOS

Los corredores urbanos se han clasificado en 4 tipos, de acuerdo a la jerarquía de la vialidad a la que dan frente, a su ubicación con respecto a la estructura urbana existente y a los usos predominantes que actualmente lo conforman.

Normalmente las franjas que constituyen los corredores se encuentran circundando las zonas habitacionales, por lo que debe diferenciarse claramente de éstas y considerar los amortiguamientos y medidas de seguridad a efecto de mantener y proteger la tranquilidad de la vida vecinal y la seguridad del patrimonio habitacional.

Los lotes ubicados con frente a los corredores urbanos deberán tener un frente de acuerdo a su categoría mínima de 8, 16, 20 y 50 metros, e incrementar el frente según las necesidades de los usos diversos, incluyendo los amortiguamientos y áreas de estacionamiento que se requieren para el giro que se ubique en ellos. Considerando los servicios de carga y descarga, así como la incertidumbre vehicular dentro del predio.

Este uso corresponde a lotes con frente a la vialidad que genera el corredor o aquellos que cuenten con acceso directo a esta vialidad, exceptuando los frentes a bardas de columnas o zonas habitacionales.

En todo caso se evaluará que las dimensiones y actividades realizadas no representen impactos al medio ambiente, tanto en lo que respecta al aire, agua y suelo, y se deberá garantizar que el flujo vehicular que generen no representen trastornos a la viabilidad y no causen molestias por ruidos, olores o de otro tipo a las zonas habitacionales, para lo cual deberán considerarse y realizarse los estudios, obras y amortiguamientos necesarios para ello.

En los nuevos desarrollos se deberán respetar estas franjas de uso comercial, de servicios y habitacional, los cuales tendrán que respetar el estricto mínimo que para cada tipo de corredor se establece en este Programa. No se permitirán frentes de lotes unifamiliares hacia éstos corredores urbanos, que no cumplirán con las dimensiones de predio establecidos para el corredor. Así mismo deberá respetarse los criterios indicados en el programa para las subdivisiones de predios. (Ver Pliego Corredores E7)

• CORREDOR URBANO TIPO A (CA).- Este tipo de corredor urbano corresponde a la mezcla de usos diversos, predominantemente equipamientos, así como comercio y servicios de intensidad baja. Sin embargo se condicionarán a la consulta de vecinos. Es compatible la industria de intensidad baja en forma condicionada.

• Los corredores se ubican normalmente en las vialidades colectoras y pares viales del área urbana. Los establecimientos de un corredor tipo A serán aquellos que se requieran para dar servicio a nivel sector o distrito y se evitarán aquellos que puedan impactar en forma significativa el flujo vehicular de estas vialidades.

Los corredores urbanos tipo A se definen por los lotes con frente a las vialidades que le dan origen o una franja de 20 metros como mínimo en las áreas de reserva, las cuales se especifican en la tabla de criterios y compatibilidad de usos de suelo.

• CORREDOR URBANO TIPO B (CB).- Este tipo de corredor urbano corresponde a la mezcla de usos diversos, predominado el comercio y servicios de intensidad baja y media; es condicionado el equipamiento urbano vecinal, la actividad comercial y se vicios de intensidad alta y la industria de intensidad baja, media y alta.

Quedarán condicionados los comercios y servicios que puedan generar impactos al ambiente, riesgos a la seguridad o la salud, conflictos urbanos viales, o causar molestias a las zonas aledañas. Por lo cual deberá de cubrir los lineamientos y condicionantes aplicables a cada caso, así como presentar estudios de impacto al ambiente y el impacto a urban a la Coordinación General de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Ecología, quien evaluará los estudios y el estudio vial ante IMPLAN, que al respecto presenten los interesados.

Estos corredores se ubican en vialidades primarias y secundarias dentro de la mancha urbana. Para la formación de nuevos predios en corredores tipo B se considerarán franjas de uso comercial y de servicios con frente a las vialidades primarias de al menos 40 metros de fondo, donde no se pe mían los lotes habitacionales unifamiliares y un frente mínimo de 16 metros.

• CORREDOR URBANO TIPO C (CC).- En este tipo de corredores es compatible todos los usos comerciales y de servicios, así como la industria de intensidad baja y media, quedando condicionado el equipamiento urbano sec oral, la actividad industrial de intensidad alta, actividades de alto riesgo y pecuarias. Se ubicarán en vialidades primarias en las periferias de la zona urbana actual; vialidades regionales al interior de la mancha urbana y en aquellas que por sus dimensiones e infraestructura permitan la inclusión de estos usos sin afectar el funcionamiento vial y sin saturar los servicios públicos existentes.

Se definirán estos corredores por los lotes que dan frente a las vialidades que le dan origen o por las franjas a ambos lados de la misma con un mínimo de 60 metros en las áreas de reserva y un frente mínimo de 20 metros.

• CORREDOR URBANO TIPO D (CD).- Son aquellos que tienen compatibilidad para alojar equipamiento urbano especializado y actividades de intensidad baja, media y alta en lo comercial, servicios e industria, así como actividades de alto riesgo. Se condicionan las actividades pecuarias.

Se ubicarán en vialidades regionales y se definirán por los predios que dan frente a esas vialidades en franjas que van de 80 metros como mínimo y un frente mínimo de 50 metros.

• ZONAS AGROPECUARIAS Y/O ACUICOLAS (ZA).- Son las áreas que reúnen las características físicas, técnicas y ambientales para la crianza, explotación y comercio en materia de ganadería, silvicultura, acuicultura, ecología, apicultura, agricultura y pesca.

ZONAS INDUSTRIALES

Son las áreas que reúnen las características físicas, técnicas y ambientales para el asentamiento de industria. Estas zonas están conformadas por los desarrollos o parques industriales así constituidos mediante convenio de autorización, emitido por el Ayuntamiento de Hermosillo en los términos que para este efecto establece la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Sonora. Los fraccionamientos industriales según el tipo y compatibilidad quedarán ubicados dentro o fuera del centro de población en las zonas definidas para este fin por los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano correspondientes, debiendo dotarse de una franja de amortiguamiento, conforme a lo que establezca el dictamen de impacto ambiental correspondiente, incluida dentro del mismo predio.

Estas zonas deben considerar las dimensiones de calle adecuadas para tal fin y el rápido acceso a las vialidades regionales, los amortiguamientos con las zonas de usos diferentes, la infraestructura, su ubicación con respecto a la estructura urbana, sistemas de seguridad, entre otros.

• INDUSTRIA DE RIESGO BAJO (IRB).- La industria ligera o de bajo impacto se caracteriza por tener menores limitaciones en cuanto a su ubicación y porque por sus dimensiones y/o actividades no representan riesgos al ambiente o a la salud de los habitantes de la área. Se recomienda su ubicación cerca de las zonas habitacionales, a efecto de disminuir los grandes desplazamientos hacia los centros de tráfico, pero no deberán ubicarse al interior de las zonas habitacionales o alterar el funcionamiento de éstas, por lo que deberán tener acceso directo únicamente a las vialidades primarias. En todo caso las superficies mínimas consideradas serán en base a la evaluación que las dimensiones y actividades realizadas necesiten para que no representen impactos al medio ambiente en lo que respecta al aire, agua y suelo, y se deberá garantizar que el flujo vehicular que genere no ocasione trastornos a la viabilidad ni molestias por ruidos, olores u otros a las zonas habitacionales, por lo que deberán realizar los estudios, obras y amortiguamientos necesarios para ello.

Las zonas industriales ligeras permitirán el uso de transpo te tipo remolque (tráiler) sólo en caso de contar con accesos directos a vialidades primarias y regionales, sin cruzar zonas habitacionales. Deben además contar con suficiente espacio dentro de los predios industriales, sin considerar el uso de la vía pública, para maniobras, área de espera, carga y descarga, así como los accesos y salidas adecuados para el tipo de vehículos utilizados para el transporte. Se deberá considerar el área suficiente para satisfacer la necesidad de estacionamiento, dentro del predio sin hacer uso de la vía pública.

- **INFRAESTRUCTURA (IN).**- Las zonas o terrenos destinados para albergar infraestructura estratégica del centro de población, tal como: plantas potabilizadoras, tanques de almacenamiento de agua potable, plantas, de tratamiento de aguas negras, subestaciones eléctricas, plantas de almacenamiento y distribución de hidrocarburos, cauces de ríos en áreas turbadas y/o cuerpos de agua.

TABLA DE CRITERIOS Y COMPATIBILIDAD DE USOS DE SUELO: VER ANEXO

CRITERIOS Y COMPATIBILIDAD DE USOS DE SUELO DEL MUNICIPIO DE HERMOSILLO

IV.1 TABLA DE CRITERIOS Y COMPATIBILIDAD DE USOS DE SUELO DEL MUNICIPIO DE HERMOSILLO

CLAVE	CRITERIOS	ACTIVIDAD	REQUISITO	USOS	RESERVAS		DESTINOS	
					Aluminosión Ambiental	Aluminosión de Impacto Regional	Reserva	Reserva
GSE			SR	12	240	4.46	0.09	W. Habitacional Baja Densidad
EUS			SR	160	3.86	0.40	W. Habitacional Alta Densidad	Reserva
LOTE MINIMO (m ²)			SR	160	117.81*	1.60	0.40	W. Habitacional Alta Densidad
FRENTE MINIMO (m)			SR	160	200	8.40	0.70	M. Mixto
ALTAURA MAXIMA EN NIVELES			SR	7	117	2.70	0.90	C.U. Centro Urbano
H	HABITACIONAL		SR	8	160	2.10	0.70	C.U. Corredor Urbano A. 20.00
HB	HABITACIONAL DENSIDAD BAJA		SP	10	340	4.20	0.70	C.U. Corredor Urbano B. 46.00
HM	HABITACIONAL DENSIDAD MEDIA		SP	20	350	1200	0.40	C.U. Corredor Urbano C. 50.00
HM'	HABITACIONAL DENSIDAD ALTA		SP	10	4000	4.48	0.60	C.U. Corredor Urbano D. 80 m
HPLU	HABITACIONAL DENSIDAD ALURIFAMILIAR DEPARTAMENTAL (MAYO)		SP	14	140	0.50	0.00	Agropecuario y/o Agrícola
31 VIVIENDAS			SP	140	140	0.50	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
E	EQUIPAMIENTO		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
EUF	EQUIPAMIENTO URBANO VECINAL		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
EUS	EQUIPAMIENTO URBANO SECTORIAL		SP	50	160	640	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
EUE	EQUIPAMIENTO URBANO ESPECIALIZADO		SP	50	160	640	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
C	COMERCIAL		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
COB	COMERCIAL DE INTENSIDAD BAJA		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
COM	COMERCIAL DE INTENSIDAD MEDIA		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
CA	COMERCIAL DE INTENSIDAD ALTA		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
S	SERVICIOS		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
SB	SERVICIOS DE INTENSIDAD BAJA		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
SM	SERVICIOS DE INTENSIDAD MEDIA		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria
SA	SERVICIOS DE INTENSIDAD ALTA		SP	10	640	1.40	0.00	Reserva Hidrológica y/o Agropecuaria

SR Segundo Art. 39 de la Norma Técnica Complementaria del Reglamento de Construcción de la Ciudad de Hermosillo.

→ Condicionamiento al Proyecto de Mejoramiento y Conservación del Centro Urbano de Huamantla

ESTADÍGUA	USO COMPATIBLE	CU	Capítulo Urbano	RT	Reserva Turística	IZ	Zona Federal
C	USO CONDUCIONARIO	CA	Centro Urbano Uso A	RI	Reserva Industrial Condicionada	EG	Equipamiento
C	USO PROHIBIDO	CB	Centro Urbano Uso B	RH	Reserva Industrial Condicionada	AVD	Área Verde y Deportiva
H1	Habitación Baja Densidad	CC	Centro Urbano Uso C	RD	Reserva Industrial Descontrolada	IN	Infraestructura
H2	Habitación Media Densidad	CD	Corredor Urbano Uso D	RC	Reserva de Crecimiento Descontrolada	CUU	Concesionado al Desarrollo Urbano
H3	Habitación Alta Densidad	CA	Agrícola Uso Agrícola	ZC	Zona de Conservación	CPA	Concesionado Platón de Manejo

ZDCS - Zona de Desarrollo Científico y Tecnológico COMPATIBILIDAD DE LOS SUELOS

MANEJO DE LA TABLA DE CRITERIOS Y COMPATIBILIDAD DE USOS DE SUELO:

En la parte superior de la tabla se indican los nombres de las zonas contenidas en el plano de usos, reservas y destinos de suelo, de acuerdo al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo (Columnas).

En la parte izquierda de la tabla en mención se describen los usos específicos de acuerdo al giro que se pretende, mismos que se identifican según el giro y la intensidad de uso que sobre el predio o predios se pretienda desarrollar, para lo cual se consultaría la tabla III 2 que mide el grado de intensidad de uso, excepto el uso habitacional, que se mide por el tipo de vivienda.

En el cuadro de columnas y renglones se especifica si el uso es permitido, prohibido o condicionado. Así mismo se cuenta con una columna de requisitos necesarios para su aprobación, que indica cuando se solicitará el estudio de impacto ambiental, vial y dictártener de impacto regional.

El predio en el que se pretenda realizar alguna actividad, dar algún uso, cambiar de giro o realizar algún tipo de construcción, deberá localizarse en el plano E6 de usos, reservas y destinos para determinar el uso de suelo que le corresponde. Es importante respetar y cumplir las disposiciones respecto a Corredores Urbanos que se establecen en este Programa.

En la parte izquierda de la tabla se indican los **usos específicos** que podrá autorizar CIDE (filas), divididos como se clasifica a continuación:

EQUIPAMIENTO.- Comprende aquellos establecimientos en los cuales se llevan a cabo actividades de prestación de servicios a la población.

co unidad, ya sea de manera directa o indirecta, en periodos públicos. Ej. Escuelas, Hospitales, Oficinas de gobierno, Centros Deportivos y Recreativos, etc.

COMERCIAL.- Comprende aquellos establecimientos en los cuales se llevan a cabo actividades de intercambio comercial, es decir, compra o venta de productos. Estos establecimientos pueden contar con área de servicios a empleados, oficinas administrativas y

de servicios al público, así como área para el almacenamiento de los productos, sin ser éstas las actividades predominantes. Ej: Almacenes, Plazas comerciales, Panderías, Departamentales, Librerías, Mueblerías, Perfumerías, etc.

SERVICIOS - Comprende aquellos establecimientos en los cuales se llevan a cabo actividades de prestación de servicios al cliente sin que necesariamente exista la venta de algún producto. Estos establecimientos por lo general cuentan con áreas de atención a clientes y áreas propias para realizar las actividades del servicio que prestan, pueden contar con área para venta de productos, área de servicios para empleados, oficinas administrativas, así como área para el almacenamiento de los productos, sin ser éstas las actividades predominantes. Ej: Almacenes, Restaurantes, Notarias, Consultorios, Laboratorios, Clínicas, Talleres de reparación, Educación, etc.

INDUSTRIAL - Comprende aquellos establecimientos, en los cuales se llevan a cabo actividades de producción, elaboración, transformación, maquila, manejo y/o almacenamiento de materias primas, productos elaborados o nesgosos, entre otras. Ej: Panaderías, Tortillerías, Fábricas, Talleres de manufactura, Procesos industriales.

PECUARIO - Comprende aquellos establecimientos, en los cuales se llevan a cabo actividades de cría, explotación y comercio, de ganadería, silvicultura, apicultura, acuacultura, ecológico, agricultura y/o pesca.

MINERIA Y EXTRACCION - Comprende aquellos establecimientos, en los cuales se llevan a cabo actividades de extracción de materiales, explotación minera, canteras y/o orugas.

INFRAESTRUCTURA - Las zonas o terrenos destinados para albergar infraestructura estratégica. El uso de suelo solicitado se deberá clasificar de acuerdo a las características señaladas en la tabla determinando con ello el grado de intensidad del uso de suelo.

IV-2. TABLA DE INTENSIDAD DE USO

CONCEPTO	INTENSIDAD DE USO		
	BAJO	MEDIO	ALTO
Altura de la edificación, en metros	Hasta 12	Entre 12 y 25	Mayor de 25
Número total de personas que ocupan el local, incluyendo trabajadores y visitantes	Menor de 50	Entre 50 y 159	Mayor de 160
Superficie ocupada en metros cuadrados	Menor de 300	Entre 300 y 3000	Mayor de 3000
Inventario de gases inflamables, en litros (en fase líquida)	Menor de 300	Entre 300 y 3000	Mayor de 3000
Inventario de líquidos inflamables, en litros	Menor de 250	Entre 250 y 1400	Mayor de 1400
Inventario de líquidos combustibles, en litros	Menor de 500	Entre 500 y 2000	Mayor de 2000
Inventario de sólidos combustibles, (a excepción del mobiliario de oficina) en kilogramos	Menor de 1000	Entre 1000 y 5000	Mayor de 5000
Determinación de riesgos sanitarios por manejo de productos biológicos	No tiene	Existe disposición final	No existe disposición final
Inventario de materiales pirofóricos y explosivos	No tiene	No tiene	Cualquier Cantidad
Materiales tóxicos y/o radioactivos	No tiene	No tiene	Cualquier Cantidad

Nota:

- La clasificación se determinara por el grado de intensidad más alto que se tenga.
- Las áreas sin construir que tengan un uso preponderante se tomaran en cuenta para su análisis como área ocupada.
- En caso de no existir uso específico se regira por los 3 primeros puntos.
- La licencia de uso de suelo estará sujeta a las condiciones establecidas en su solicitud.
- Para identificar las actividades se cuenta con el Catalogo del Sistema de Clasificación Industrial de America del Norte, SCIAN.

Gases inflamables: son todos aquellos materiales que desprenden vapores antas de los 37.8°C, alcanzan fácilmente su temperatura de ignición y tienen una gran velocidad de propagación de llama. Ej: propano, etano, butano, pr. paro.

Líquido inflamable: es el líquido que tiene una temperatura de inflamación menor de 37.8°C. Estas materias pueden presentar, además, características tóxicas o corrosivas. Ej: tolueno, aguarras, acetona, gasolina, pinturas, barnices, alcohol, solvente, etc.

Líquido combustible: es el líquido que tiene una temperatura de inflamación igual o mayor de 37.8°C. Ej: Aceite, combustible diesel, alcohol mineral, fluido de carbon para encendedores, etc.

Sólidos combustibles: son aquellos materiales que arden en estado sólido al combinarlos con un combustible y entrar en contacto con una fuente de calor. Ej: Carbon, madera, tela y derivados.

Productos biológicos: Productos derivados de organismos vivos que requieren de tratamiento especial para su manejo y transporte y disposición final.

Materiales pirofóricos: son aquellas sustancias que en contacto con el aire reaccionan violentamente con desprendimiento de grandes cantidades de luz y calor.

Explosivos: son los componentes químicos que en estado líquido o sólido reaccionan con calor, golpe o fricción, provocándose un cambio inmediato a gas el cual se desplaza uniformemente en todas direcciones, que provoca un aumento de presión y desarrolla altas temperaturas.

En la intersección de las filas y las columnas se indica la categoría de compatibilidad, establecidas a continuación:

- Los Usos Compatibles son aquellos que pueden colidir con los usos predominantes y cumplir con los requerimientos expuestos en la tabla, así como el listado de condicionantes generales.
 - Los Usos Condicionados son aquellos que para colidir con los usos predominantes, requieren de localizaciones especiales y cumplir con los dictámenes expuestos en la tabla, así como ver el listado de condicionantes generales y específicos para cada uso.
 - Los Usos Prohibidos son aquellos que no coexisten bajo ningún supuesto con los usos predominantes.
- Para todos los usos deberá cumplirse con estos requisitos.

- El predio deberá tener las dimensiones y superficie necesaria para alojar todo a las instalaciones que el mismo giro demanda, como la capacidad de alistar el estacionamiento suficiente dentro del mismo sin hacer uso de la vía pública para tal fin, así como, resolver el acceso y salida del mismo, sin crear conflicto a la viabilidad que se dé servicio al mismo. Considerando la afluencia del servicio.
- Todo uso, reserva o destino queda condicionado a la facilidad de dotación de servicios e infraestructura de agua, drenaje, electrificación, alumbrado, drenaje pluvial y pavimento.
- Todos los giros requerirán impacto ambiental aprobado por la autoridad competente, con excepción de los citados en la norma de microempresas y reglamento para el funcionamiento de los establecimientos mercantiles, relacionados con actividades comerciales industriales o de servicios en el municipio de Hermosillo.
- Así con la normalidad correspondiente a la actividad o giro.

Las siguientes actividades y/o giros deben cumplir con las disposiciones específicas para cada caso:

- Las antenas sólidas deberán y podrán autorizarse en Corredores Urbanos a partir del tipo B. Deberá obtenerse la anuencia de todos los vecinos habitacionales de la manzana y los ubicados al frente de donde se ubica el predio. Deberá presentar un estudio de imagen urbana (gráfico o fotográfico) y un estudio de impacto ambiental indicando claramente los mecanismos de mitigación de fondo, de tal manera que este no se escuche fuera del predio (panelas aislantes, franjas arboladas, muros acústicos perimetrales). Dando cumplimiento a la normatividad vigente en la materia.
- Las estaciones de servicio de distribución de gasolina deberán cumplir con lo establecido en la Ley de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.
- Los estíos con venta o consumo de bebidas alcohólicas deberán cumplir con lo establecido en el Bando de Policía y Gobierno para el municipio de Hermosillo. Deberán presentar dictámenes de impacto social, en canteras, biliar, boliche, centro nocturno, centro de eventos y salón de baile.
- Los casinos, lugares de apuesta y juegos de azar solo podrán ser autorizados sobre vialidades regionales a una distancia mínima de 3 mts del límite de crecimiento.

LISTADO DE CONDICIONANTES DE USOS DE SUELO

Los usos de suelo que se señalan en la Tabla de criterios y compatibilidad como uso condicionado, requerirán de la presentación del estudio de compatibilidad de uso de suelo, con el cual se analizará la factibilidad de que el uso propuesto sea compatible con la zona.

- En corredores a partir de la nueva urbanización se condicionara la habitación en las áreas que no se encuentren urbanizadas. Como se indica en la clasificación de corredores dentro del Programa.
- Se requerirá de acuerdo a la Tabla de criterios y compatibilidad el Estudio de impacto vial aprobado por IMPLAN en los establecimientos que generen incrementos en el volumen de tránsito o movimientos vehiculares adicionales a los existentes, deberá contener un análisis de tránsito con las proyecciones vehiculares, el análisis de la densidad habitacional, análisis de la capacidad vial, mismo que deberá dar respuesta a la operación del estacionamiento que se requiere y deberán realizar las obras viales o dotar de los dispositivos de control o señalización que se requiera por su cuenta y costo, de la zona en donde se preiente ubicar.
- Todo establecimiento deberá contar con espacios destinados al almacenamiento temporal de residuos sólidos y/o contar con los dispositivos necesarios para que estos no generen malos olores, mala imagen, fauna nociva o represente algún riesgo para la salud.
- En lo correspondiente a participación de la comunidad, es importante señalar que cualquier giro potencialmente ruidoso, y/o que genere un aumento en la actividad vehicular, y/o que pueda representar molestia o riesgo a las zonas habitacionales, se requerirá la firma de vecinos habitacionales colindantes en una franja perimetral de 30 mts al rededor del predio.
- La compatibilidad de usos que deseen establecerse estarán en función de los usos que ya estén establecidos en su entorno.

Condicionantes por dictámenes:

• FORMATO O ESTUDIO DE COMPATIBILIDAD DE USO DE SUEL

Estudio presentado por el solicitante a la dirección de IMPLAN en el que se evalúan los impactos urbanos, como a la imagen de la zona en que se presenta un uso del suelo en tipo o intensidad señalado condicionado en la tabla de criterios y compatibilidad de uso de suelo.

• DICTAMEN DE URBANIZACION

Solicitado para determinar la ocupación de las zonas de reserva condicionada, donde se evaluará el respetarse la normatividad específica en cada uso en cuanto a reglamentación, programas y aíslas de riesgo en la zona a desarrollar. Mismo que se dictaminara por el IMPLAN.

• DICTAMEN DE SEGURIDAD CONTRA INCENDIO:

Estudio de las instalaciones para prevenir y combatir los casos de incendios, mismo que se dictamina por la Unidad Municipal de Protección Civil Áreas menores a 1500 m2.

• DICTAMEN DE RIESGO:

Estudio de las condiciones de las actividades de riesgo, mismo que se dictamina por la Unidad Estatal de Protección Civil.

• LICENCIA AMBIENTAL:

El documento presentado por el solicitante al Ayuntamiento, en el que se señalan los efectos que produce la modificación del medio ambiente de una zona o área determinada, por la acción del hombre o la naturaleza.

• MANIFESTACION DE IMPACTO VIAL:

Estudio realizado por el solicitante en el que se señalan los efectos que produce la generación, atracción y combinación de viajes de vehículos, dentro del sistema vial municipal y sus medidas de mitigación por un uso de suelo determinado, validados por la Dirección de Tránsito Municipal previo dictamen de IMPLAN.

EL SISTEMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE, EL EQUIPAMIENTO URBANO Y LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA

VIALIDAD

Conjunto de Infraestructuras que forman la red de vías urbanas e interurbanas o las que se desarrolla el tráfico. La vialidad constituye uno de los elementos fundamentales del centro de población esencial para el correcto funcionamiento y articulación de la ciudad, por donde se permite el tráfico de vehículos, personas y mercancías. Normalmente son los espacios destinados para la conducción de redes de infraestructura. La vialidad es esencialmente lo que se conoce como "vía pública" o "dominio público", está fuertemente ligado a los otros tres elementos ordenados y usualmente es el primero en aparecer en el escenario del desarrollo urbano.

Se propone mejorar la estructura vial de las principales vialidades de esta ciudad. El propósito fundamental es facilitar la conectividad del transporte público y privado (comodidad colectiva, automóviles, transporte de carga, peatones y ciclistas) de nuestra ciudad a través de la construcción de nuevas vías o el mejoramiento de las existentes.

Para el Centro de Población de Hermosillo, se establece una estrategia de vialidad tendiente a mejorar la movilidad urbana, atendiendo las necesidades de viajes en el centro de población en forma ágil, cómoda y segura, que considere las diferentes modalidades de transporte, entre ellos el transporte público así como al ciclista y al peatón.

Parte importante de la estrategia vial es la continuación de vialidades primarias existentes y la construcción de las nuevas, especialmente los ejes estructurales que se requieren para la formación de la red que conforma el modelo planteado, las que deberán liberarse sus derechos de vía y construirse preferentemente antes del desarrollo del sector al que darán servicio cumpliendo con la función de serductores del desarrollo.

Los elementos a considerar en la estrategia de vialidad para el Centro de población de Hermosillo, son los que se describen a continuación y que se resumen en forma gráfica en el Plano E-08 de vialidad.

1.- JERARQUIZACIÓN - La adecuada jerarquización va de acuerdo a las características físicas y operativas (funcionales), que permitan el correcto desempeño del sistema vial, con vialidades regionales, acceso controlado, primarias, colectoras, subcolectoras, por vial, acceso a colonias y locales, es decir, que establezca la vía preferente ante la secundaria. La jerarquía también permite determinar los tipos de estructuras de pavimentos, la frecuencia del mantenimiento y las preferencias de las vialidades.

La estructura vial se mantendrá en el centro de población con la clasificación indicada, la cual se proyectara con las siguientes características:

VIALIDAD REGIONAL. Su característica principal es desempeñar la función de carretera, cuya finalidad es enlazar las distintas localidades alejadas al centro de población e integrarse a la red vialicular nacional.

ACCESO CONTROLADO - Son vialidades de itinerario directo, destinadas a un tráfico pesado y continuo, indicando ciertos puntos de incorporación vialicular para disminuir riesgos e incrementar velocidad.

VÍAS PRIMARIAS - Son las vialidades de mayor jerarquía en la estructura vial de la ciudad, de largo itinerario, comunican puntos extremos del mismo y se han conformado en su mayoría por su prolongación motivada por el crecimiento y desarrollo del centro de población, y prácticamente conducen a puntos atractores y red de vialidad regional.

Cuyas características geométricas en su radio de giro hacia otra vialidad Primaria será de 31m y hacia una secundaria será de 25m.

VÍAS SECUNDARIAS. - Estas vialidades liga el subsistema vial primario con las calles locales, tiene características geométricas más reducidas que las arterias, pueden tener un tránsito intenso de corto recorrido, movimientos de vueltas, estacionamiento, ascenso y descenso de pasaje, carga y descarga y acceso a las propiedades colindantes.

COLECTORA. - Son vialidades de largo itinerario conformadas ocasionalmente por pares viales y con la característica principal de ser estas las que indican hacia la vialidad primaria. Por su funcionamiento pueden operar como una prioritaria pero sin llegar a tener la sección adecuada.

Sus características geométricas en su conexión bajo un radio de giro entre colectoras serán de 23 m y con subcolectoras de 15m.

SUBCOLECTORAS. - Arteria que conduce el flujo vialicular hacia una vialidad colectora, independientemente que cuadre con una red vialicular con otras subcolectoras en la demarcación de macro manzanas o circuitos en la delimitación de predios con características especiales.

ACCESO A COLONIA - Vialidad que da acceso a colonias o fraccionamientos que operan con características de cerradas

con la sección necesaria para que el flujo vialicular opere de la forma más adecuada en horas críticas y permitan la manejabilidad para unidades que presten servicios públicos, sean estos de carácter rutinario o de emergencia.

Sus características geométricas en su conexión bajo un radio de giro entre ellas será de 7.5 m.

PAR VIAL. - Funcionamiento de dos vías paralelas y, realmente cercanas entre sí, cada una con sentido único de circulación pero diferente entre ellas.

VIALIDAD LOCAL. - Vialidades que ofrecen al interior de colonias ya consolidadas o fraccionamientos habitacionales, a desarrollarse cuya característica principal es constituir la vialidad interna de los desarrollos descriptos hacia las de mayor jerarquía para integrarse a la estructura vial del centro de población.

Sus características geométricas en su radio de giro entre locales será de 4.5 m 1.5 m como mínimo.

CALLES PEATONALES. - Las calles peatonales se producen cuando toda la plataforma vial está dedicada en forma exclusiva al tránsito peatonal y a los varios elementos de ornato y servicios que se implementen adecuados a las vialidades del diseño.

El diseño de las mismas permite una gran flexibilidad, debiéndose solamente respetar la eventual necesidad que se utilizará por vehículos de emergencia (bomberos, ambulancias) o especiales (transporte de valores o policiales). En este sentido, sus elementos deben de configurarse dejando libre una franja continua, recta o sinuosa, a cual no debe presentar diferencias superficiales con el resto de la calle.

Las calles peatonales se han demostrado recientemente útiles a mejoramiento de la vida urbana.

BANQUETAS

Las banquetas o aceras son superficies elevadas respecto a la calzada. La línea de separación entre acera y calzada donde se produce la discontinuidad altimétrica, corresponde a la continuidad de la propiedad.

El ancho de las mismas sera variable en función de los volúmenes peatonales de las características de la actividad urbana que se realiza y de los distintos elementos de ornato, servicio o protección que deban existir entre ellas, todo lo cual queda controlado por las disponibilidades espaciales y económicas del área.

La única parte en que su condición de zona estrechamente peatonal se ve alterada en los puntos en que se habilita una entrada de vehículos, en lo caso éste último debe dar preferencia absoluta al peatón en dichas singularidades.

Las banquetas son, consideradas en su conjunto, las zonas peatonales de mayor trascendencia dentro de la plataforma vial, por representar ellas las máximas superficies dentro del total correspondiente a dichas zonas y por concentrarse en estas una parte significativa de las actividades ciudadanas, entendiendo por tales actividades todos los quehaceres que se realizan en ella por su sola condición de espacios urbanos (sociales, comerciales, de esparcimiento) y los que se derivan de su condición de medio para el transporte peatonal.

GUARNICIONES

Existen dos tipos básicos de guarniciones: verticales y achaflanadas. La de tipo vertical sirve para separar el arroyo de circulación vehicular de la banqueta, mientras que la de tipo achaflanada permite que los vehículos suban a la guarnición fácilmente. Si la orilla del arroyo de circulación consiste en una banqueta (zona peatonal) o en un área de plantación de árboles o arbustos, debe de colocarse una guarnición tipo vertical para su protección contra la intrusión de vehículos. La única ocasión en que debe de usarse una guarnición achaflanada es cuando quieren definir las orillas de isletas de canalización. (Ver figura 2).

REDUCTORES DE VELOCIDAD

Los reductores de velocidad tienen la finalidad ser usados como control de velocidad en vialidades locales (por ejemplo, donde puede haber menores de edad en la vialidad por el tipo de equipamiento).

El diseño, análisis y evaluación de los dispositivos para el control del tránsito, difieren dependiendo de si son aplicados con el propósito de controlar la velocidad o el cruce.

Los dispositivos para el control de la velocidad del tránsito o los aspectos geométricos, se instalan con el propósito específico de reducir la velocidad del vehículo en un tramo del arroyo. Estos incluyen las señales de alto, semáforos, estrechamientos del arroyo, así como una variedad de obstáculos físicos construidos dentro del arroyo, que incluyen topes, boyas y vibradores. El propósito es llevar a los vehículos a una parada total o parcial en varios puntos, en tierra, esto evitará el exceso de velocidad.

Un dispositivo de control de cruce, por otro lado, tiene la intención de controlar el movimiento de los usuarios del arroyo en un solo lugar, generalmente señalando el derecho de vía de los vehículos deteniendo flujos conflictivos. Ejemplos de los dispositivos del control de cruce son los semáforos y las señales de alto en las intersecciones, u obstáculos físicos, adyacentes a importantes cruces como escuelas u otros.

2.- SEMAFORIZACIÓN - Se establecen los cruceros que en el futuro requerirán de instalación de semáforos, los que se propone se coloquen cuando se presenten los supuestos que para la instalación de ellos se especifican en la normalidad de este Programa.

Se analizarán todos los cruces semaforizados y se comprobará que la tipología de los tiempos establecidos para el paso de los peatones de una acera a la otra, sean los correctos, en caso contrario se modificará la programación de los mismos para permitir el cruce de vía de una forma segura. El tiempo de paso de peatones será el adecuado para que una persona con movilidad reducida pueda realizar la acción sin problemas de seguridad.

En los cruces donde no exista semáforo peatonal y este cuente con gran flujo de peatones se considerará la instalación del mismo.

Se propone optimizar la capacidad instalada en semáforos, mejorando la sincronía e incluyendo diversos programas de operación de acuerdo a los flujos vialulares en los diferentes horarios y días de la semana.

Se plantea la ampliación en una tercera etapa la implementación del sistema de sincronización centralizada de semáforos que en una primera etapa cubrirá la zona central de la ciudad (aproximadamente 100 cruceros) y que debe expandirse a lo largo del tiempo al resto de ella.

3.- SEÑALIZACIÓN Y NOMENCLATURA - Promover inventarios por corredor para mantener la señalización debidamente normalizada, y así mismo instalar en señalamiento informativo de destino para orientar y regular el uso adecuado de las vialidades a los usuarios locales y extranjeros.

Se propone mantener el mismo nombre de designación del bien de dominio público, cuando el mismo corredor mantenga su sección vial original.

4.- MEJORAMIENTO DE EJES Y CRUCEROS - Se plantea el reordenamiento del esquema de circulación en aquellas zonas que presentan dificultades viales proponiendo su modernización vial a través de la implementación de nuevos pares viales y la prolongación de los existentes, permitiendo con esto mejorar la conectividad de la red vial, dando los escaños al transporte público al ciclista y al peatón.

Se diseño y construcción estará sujeto a la normatividad considerada en este documento.

a) MODERNIZACIÓN DE VIALIDADES - Se incluyen las ampliaciones e implementación de nuevos pares viales, conexiones entre vialidades y otras acciones similares en las ya existentes que permitan agilizar y constituir rutas alternas o conectar diversos sectores del centro de población.

Se considera la prolongación del Río Sonora del Blvd. Dr. Antonio Quiroga al poniente de la misma, así como la prolongación del Cuiroga hasta la carretera a Guaymas. La conexión de Blvd. las Quintas con el Río Sonora, la interconexión de Monterrey Francisco G. Salazar y Sahuaripa, la construcción del eje California. Implementar los pares viales de Ramón Nuriega y Ejido Nuevo Zitácuaro en el sureste, prolongación Las Quiriles-San Pedro de la Conquista, modernización y prolongación Quinto Ance del Blvd. Colosio a Blvd. Villa Bonita, la conformación del par vial Lazaro Mercado y Carlos Balderrama y República de Guatemala con la República de Belice.

Por otro lado, la modernización del Blvd. de los Seris entre Carretera a La Colorada y de Los Olivos.

b) INTERVENCIONES EN CRUCEROS - Se considera la realización de obras en los diferentes cruceros de intersección, la intención del "cruce seguro" es el otorgar seguridad a los ciclistas y peatones al momento de cruzar la intersección. La adecuación de intersecciones debe ser prioritaria en aquellos cruceros que distribuyen altos volúmenes vialulares sobre todo en la hora de máxima demanda de la intersección. La modernización de cruceros contempla la accesibilidad universal, así como una clara señalización para orientar a los usuarios. (Ver detalle capítulo de normatividad, tipos de cruce seguro).

En este rubro se contempla la modernización del centro. Periférico Norte con Calle De La Reforma y Lázaro Cárdenas. También se considera los cruceros Solidaridad y Enrique Quijada, Navarrete y Edo. Q. Salazar Luis Encinas y el par vial Reforma - Montevertte, Solidaridad y Lázaro Cárdenas. Solidaridad y Navarrete, Navarrete y Olivas, Reforma y Mendoza Blvd. Luis Donaldo Colosio y Prolongación de Real del Arco sur, la intervención en crucero Solidaridad e Ignacio Salazar Olivas y Enrique Olivas y Luis Encinas, Olivas y periférico Norte, Luis Encinas con Heriberto Aguirre y Revolución, Solidaridad y el par vial Mendoza y Enrique Quijada, Solidaridad; el parvial Francisco Villa y Lázaro Cárdenas, Solidaridad y Olivas, entre las principales.

5.-MODERNIZACION DE ZONAS.- En aquellas zonas que presentan dificultades viales y congestionamiento se propone su modernización vial, lo que incluye la Zona del Centro Urbano y del Sector Administrativo, así como las inmediaciones de la Universidad de Sonora. También se incluyen las zonas cercanas a Hospitales, Iglesias y Escuelas donde se requiere ordenar la vialidad, los estacionamientos y cruces de peatones.

TRANSPORTE PÚBLICO

Transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrece el orden operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte disponible para el público en general.

Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses. En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo. Algunos como taxis o vehículos compartidos organizan su horario según la demanda. Otros servicios no se inicián hasta que no se complete el número de usuarios según sea la capacidad del vehículo.

El Transporte Público debe ser un modelo e inductor del desarrollo, tendiente a la implementación de un sistema integrado, que considere las diferentes necesidades de la población y un elemento de integración social. Este debe armonizar y dar viabilidad al servicio a través de eliminar el déficit, equilibrar los precios y manejar tarifas especiales a los colectivos más vulnerables (familias numerosas, monoparentales, desempleados, etc.). La ecuación que se forma es bastante compleja y restrictiva porque trata de conciliar intereses económicos, sociales y políticos.

La eficiencia del transporte es un requisito indispensable de primer orden para garantizar la movilidad a mediano y largo plazo para la población, así como la salud y bienestar de sus habitantes.

El transporte público inclusivo es la segunda actividad más contaminante, ya que es la segunda fuente de gases de efecto invernadero (causantes del cambio climático). Debe ser uno de los sectores prioritarios para el desarrollo de políticas públicas.

Los usuarios del transporte público y de las vialidades, requiere de transporte público y ordenado, seguro, eficiente y no contaminante, que sea una verdadera opción colectiva para la movilidad urbana.

Solo de esa manera se podrá garantizar:

- Saneamiento del aire gracias a la reducción de las emisiones contaminantes.
- Salud de la población
- Reducción de los tiempos de traslado
- Eliminar el riesgo de colapso vial por la saturación de las calles con automóviles particulares.

Como complemento indispensable al transporte público se requiere:

- Políticas claras, integradas, aplicadas en forma consistente, orientadas a elevar en forma permanente la eficiencia del transporte público y privado
- Información sólida acerca de los beneficios ambientales y de rendimiento que reporta elegir cada forma de transporte,
- Información suficiente y enterable a cerca del rendimiento, las emisiones y la eficiencia de cada vehículo particular puesto en venta
- El desarrollo de otras opciones de transporte en condiciones de seguridad,
- Ampliación de alternativas para desplazarse de manera segura en bicicleta para recorridos cortos y medios
- Creación de zonas libres de automóviles donde los ciudadanos puedan desplazarse confortablemente a pie.

Los desafíos comunes en el transporte urbano:

- Urbanización desordenada, falta de continuidad de calles, limitaciones de movilidad y acceso a los transportes públicos.
- Creciente congestión de las redes viales, incremento de la contaminación ambiental y atmosférica y niveles considerables de accidentabilidad (con elevada participación de peatones y motociclistas)
- Sistema de transporte colectivo de baja calidad y costo elevado de operación, servicio mal estructurado en relación a la demanda, falta de coordinación de las políticas de movilidad con responsabilidades diferenciadas por medios de transporte.

El transporte público requerido para el centro de población que se quiere alcanzar en el futuro para atender las necesidades de movilidad y accesibilidad deberá considerar los siguientes aspectos:

- Sistema planeado e implementado a largo plazo con un horizonte al año 2040
- Un sistema que en su concepción se plantea conjuntamente con el uso de suelo y la vialidad, basado en la red de vialidades estructurales que conforma la estructura del centro de población
- Sistema flexible que permite su evolución a lo largo del tiempo, aumentando capacidad de vehículos y la ampliación de rutas
- Rutas que puedan ligarse al transporte de pasajeros suburbano y ferrocarril
- Un sistema basado en una variedad de opciones y rutas que forman una red integral que satisfagan las necesidades del usuario
 - Rutas troncales
 - Rutas expreso
 - Red Interurbana
 - Red alimentadora
 - Rutas especiales

- Ruta hospitalaria
- Ruta universitaria
- Ruta turística
- Facilidades para personas con discapacidad
- Un sistema totalmente integrado, multimodal, que permita el trasbordo entre las diferentes rutas y modos del sistema con el mismo boleto.
- ✓ Ventas de boletos en diferentes puntos.
- ✓ Sistema de boleaje y acceso automatizado (magnético, óptico o electrónico) y promoción en la compra de boletos con duración diaria, semanal o mensual
- Tarjetas de descuentos para estudiantes y adultos mayores
- Información de llegadas, rutas y posibilidades de conexión en los paraderos y en los autobuses
- Los choferes no reciben dinero.
- A los concesionarios se les pagaría por Kilómetro recorrido

El plan E12 de rutas TRONCALES SISTEMA BRT estrategias de transporte público indica un esquema propuesto conforme la macro estructura de transporte integrado a largo plazo, en el entendido que para el establecimiento del sistema se deberán realizar los estudios y proyectos ejecutivos necesarios, a fin de que obedezca a las necesidades de movilidad de Centro de población.

INFRAESTRUCTURA BÁSICA

Para la vivienda del territorio del centro de población se establecen estrategias generales en materia de infraestructura considerando Agua Potable, Drenaje y Saneamiento, Electrificación y Drenaje Pluvial

1.-AGUA POTABLE - Para la infraestructura de agua se propone trabajar en tres líneas de acción

- Rehabilitar y hacer eficiente el sistema.
- Garantizar el abasto actual y futuro
- Tratar las aguas residuales.

Para la implementación de estas acciones se consideran los siguientes aspectos y criterios

1. Garantizar el abastecimiento actual y futuro de la Ciudad (2050).
2. Disminuir el consumo por habitante con programas de cultura del agua y reuso de aguas residuales
3. Proteger la capacidad de producción agrícola y el empleo modernizando la actividad
4. Mejorar eficiencias (campo y ciudad), evitar pérdidas por evaporación y proteger los acuíferos
5. Brindar seguridad permanente contra inundaciones.
6. Hacer el mejor uso de la infraestructura existente
7. Respetar el marco legal y considerar impactos socio-políticos.
8. Seleccionar la solución de más bajo costo y menor impacto en las tarifas.

Las acciones específicas a seguir en la estrategia de agua potable para el centro de población de Hermosillo se incluyen:

- Aumentar la eficiencia técnica y comercial del organismo operador
- Rehabilitar la red existente y disminuir las pérdidas en la red
- Participación ciudadana en la toma de decisiones y administración del organismo operador, a través del Consejo Consultivo.
- Construir las redes de distribución en las áreas que se vayan regularizando en cuanto a la tenencia de la tierra
- Mejorar y mantener la macro y micro medición.
- Mejora constante en la gestión comercial del organismo operador.
- Eficientar la operación de la red mediante la construcción de sectores hidrométricos y regular las presiones
- Mantener campañas constantes de Cultura del Agua
- Proyectar y construir en forma anticipada las obras de conducción y distribución hacia las zonas de crecimiento con la participación de los promotores de fraccionamientos, constituyendo un fideicomiso para este propósito.
- Construir un sistema Acuático que permita regular la presión y abastecer uniformemente los diferentes sectores, además de posibilitar la incorporación en cualquier dirección de diversas fuentes al sistema
- Consolidar la nueva fuente de captación al oriente del centro de población y continuar la búsqueda de otras fuentes, en forma estratégica, anticipada y progresiva, buscando siempre las alternativas que resulten más viables, sustentables desde el punto de vista ambiental, social y financiero.

Adicionales a las fuentes de abastecimiento actuales (los Bagotes, Las Malvinas, el acueducto de la Presa Rodolfo Félix Valdez (El Molino) a la presa Abelardo L. Rodríguez), y el acueducto del Novillo, se deberán realizar los estudios y trabajos necesarios para nuevas fuentes que garanticen el abasto a futuro del centro de población, entre las que se consideran en el mediano plazo la subcuenca de la Poza, la cosecha de agua de lluvia, la cuenca de Aravipa a largo plazo la desalación de agua de mar

2.-DRENAJE SANITARIO Y SANEAMIENTO - Para la infraestructura de drenaje sanitario se proponen tres líneas de acción

- Dar cobertura del servicio de drenaje sanitario a la totalidad del Centro de Población, incluyendo las zonas de crecimiento
- Rehabilitar las redes de drenaje sanitario
- Tratar el 100% de las aguas residuales del centro de población (Plan Integral de Saneamiento para Hermosillo)

Para el saneamiento de aguas negras se considera una doble estrategia, en las que se consideran la construcción de obras de desvío y la construcción de colectores y emisores que sirvan para el alejamiento de las aguas negras generadas por el centro de población y a su vez conducirlas hacia las plantas de tratamiento para su posterior tratamiento. Estas serán:

• Instalación de pequeñas plantas, ubicadas en puntos estratégicos del centro de población, para reutilizar el agua para riego de áreas verdes y ramellones. Estas plantas no estarán diseñadas para solucionar el saneamiento de aguas negras del centro de población sino para interceptar parcialmente de la red de drenaje aguas residuales que una vez tratadas permitan su

reuso, para disminuir la demanda de agua potable del sistema para fines de riego de áreas verdes, deportivas y camellones y otros similares.

•) Construcción de una planta de tratamiento de aguas residuales al poniente del centro de población que capte las aguas del Emisor General, con una capacidad para tratar 2,000 lps de aguas residuales que será reutilizada principalmente en riego agrícola y usos urbanos.

Conjuntamente con esta planta se deberá construir los emisores necesarios para hacerle llegar el agua residual del Emisor General, así como la infraestructura necesaria para el reuso.

Se deberá dar seguimiento a la operación de la planta de tratamiento para dar servicio a la localidad de San Pedro, incluyendo la rehabilitación y ampliación de la red. También se deberá considerar lograr la cobertura del resto de las localidades del Noreste del Centro de Población.

En aquellos casos de nuevos fraccionamientos en los que no sea posible la conexión a las redes del centro de población, se deberá considerar la construcción de plantas de tratamiento de aguas negras para solucionar el drenaje del desarrollo. En estos casos el organismo operador emitirá las especificaciones y características que deberá reunir tal planta, así como las condiciones de operación de la misma.

Es importante considerar que "en las acciones para la instalación de plantas tratadoras de aguas residuales en el centro urbano se han de programar acciones de difusión de información y consultas públicas" para evitar conflictos e inconformidades, considerando que "el tratamiento de aguas residuales es una necesidad en un lugar donde el recurso agua es escaso, por lo que se deben planear proyectos técnicamente viables, socialmente aceptables y ambientalmente sustentables".

Se deberá programar la introducción de redes en aquellas zonas del centro de población que sean regularizadas, de acuerdo al criterio de introducción de servicios. En el caso de los colectores y subcolectores en las zonas de nuevos desarrollos se deberán construir conjuntamente con las obras de agua mediante el fideicomiso que se crea para este fin.

c) Para disminuir los volúmenes en las descargas de aguas residuales se considera la filtración de las aguas de lluvia, jardinerías o de limpieza por tuberías independientes de las aguas negras como se establece en el Reglamento de Construcción del Municipio de Hermosillo.

3.- ELECTRIFICACIÓN.- Se considera necesario crear en el corto y mediano plazo nuevas subestaciones y líneas de subtransmisión, que permitan satisfacer la creciente demanda de energía eléctrica y dar un servicio eficiente a las zonas actuales y a las que se han de incorporar en el futuro. Es importante determinar la ubicación y destinar los terrenos que se han de requerir para la instalación de estas subestaciones.

Las subestaciones requeridas en el corto y mediano plazo son:

- Subestación Villa del Pitic, ubicada en Gastón Madrid entre Guerrero y Gaimendia con 60 MVA de capacidad.
- Subestación Quiroga, ubicada en Blvd. Gaspar Luken final poniente con 30 MVA de capacidad.
- Subestación PuebloB, ubicada en Blvd. Solidaridad y Juventud Bordo con 40 MVA de capacidad.
- Subestación La Mangua ampliación, ubicada carretera Bahía de Kino Km. 7 ½, entrada autódromo, con 8 MVA de capacidad.
- Subestación Tecnológico, ubicada en Blvd. Pueblo Grande casi esq Blvd. Escalba, con 30 MVA de capacidad.
- Subestación Olivos, ubicada en Blvd. Libenad Col. Los Olivos, con 30 MVA de capacidad.
- Subestación Industrial, ubicada en Ampliación Parque Industrial de Hermosillo, con 30 MVA de capacidad.
- Subestación Cañadas, ubicada en Blvd. Morelos Norte Final, con 30 MVA de capacidad.
- Subestación Placitas, ubicada en Blvd. Camino del Seri Final Poniente, con 30 MVA de capacidad.
- Subestación Hermosillo Norte, ubicada en Blvd. Morelos Norte Final entronque carretera internacional, con 30 MVA de capacidad.
- Subestación Villa Mercedes, ubicada en Blvd. Quiroga y Perimetral norte, con 30 MVA de capacidad.
- Subestación Hotelera, ubicada en Blvd. Ignacio Soto y calle el Pedregal, Col. San Luis, con 30 MVA de capacidad.
- Subestación Cerro Colorado, ubicada en Blvd. Pueblo Grande final poniente, con 30 MVA de capacidad.

Las trazectorias de las líneas de subtransmisión 115 kv actuales y futuras que alimentan las subestaciones de distribución, se indican en plano anexo E 11 diferenciando las instalaciones aéreas y subterráneas.

4.- DRENAJE PLUVIAL.- Con el fin de contar con la infraestructura pluvial que permita el control de los escurrimientos en el corto y mediano plazo y servir las bases para la implementación de un sistema de redes en el largo plazo, se ha establecido una estrategia para drenaje pluvial consistente en los siguientes aspectos:

- Solucionar los problemas de inundación en zonas identificadas.
 - Disminuir los tórrantes en calles canal existente.
 - Eliminar las fugas de escurrimientos entre cuencas.
 - Aprovechar la infraestructura subutilizada.
 - Proponer para las zonas de crecimiento futuro, los conductos que servirán como colectores principales.
- El Estudio Integral de drenaje Pluvial detalla las diferentes acciones y proyectos estratégicos necesarios para la implementación de la estrategia pluvial para el centro de población y establece criterios generales para la ciudad y para cada uno de sus sectores, en resumen se establece:
- Optimizar el sistema de drenaje actual, ampliando las obras de captación existentes y proponiendo otras nuevas.
 - Construir los conductos y estructuras pluviales requeridas para drenar los escurrimientos en zonas de riesgo consideradas como inundables.

Construcción de Red Fronteriza de Salud y Ambiente A.C.
FUENTE: Comisión Federal de Electricidad, Gerencia Regional

• Construir los conductos que serán requeridos para captar, conducir y disponer los escurrimientos pluviales que se generaran en las zonas de crecimiento futuro, indicando además los cauces de arroyos existentes que deberán respetarse.

- Implementar un programa de revestimiento de arroyos y canales existentes para ampliar su capacidad de conducción, además de proporcionar un ambiente limpio y sano que mejore la imagen urbana de la zona.
- Mantener en buen estado y limpios los cauces de los arroyos, así como los conductos existentes, a fin de que siempre se encuentren en condiciones de operar a su máxima capacidad.

LAS ACCIONES DE VIVIENDA E IDENTIFICACIÓN DE RESERVAS TERRITORIALES.

Para la configuración e implantación de una estructura urbana se considera como estrategia trabajar conjunta y coordinadamente, incluso desde su planeación y su instrumentación, el uso de suelo, la vialidad, el transporte público y la infraestructura como ejes del desarrollo físico del centro de población, considerando en todo caso los aspectos sociales, económicos y ambientales.

CENTROS DE SECTOR (CS): Los centros de sector o subcentros serán aquellas áreas que concentren los equipamientos de cobertura a nivel sector o grupo de sectores. Se caracterizan por ser zonas de alta densidad y suelen ser de mayor dimensión, están ubicados estratégicamente en los sectores para cubrir los diferentes sectores de la ciudad, para desarrollar equipamientos y servicios concentrados, así mismo deberá ser una oportunidad identificar o adquirir los predios para este fin.

El modelo que se plantea como plataforma para la ordenación del territorio tiene las siguientes características:

- Cuenta con una red especializada de vialidades primarias, representando la estructura general en forma de red, que permite la intercomunicación de los diferentes sectores de la ciudad y el crecimiento de la misma hacia todas las direcciones, orientándolas hacia las zonas más aptas. Estas vialidades estratégicas que forman la red se denominan EJES ESTRUCTURALES, que son los conductores del desarrollo y dan soporte al funcionamiento del modelo.
- Esta red permite ordenar los usos, reservas y destinos del suelo y distribuir razonablemente los equipamientos, comercios y servicios.
- Es la base para el desarrollo de un sistema integrado de transporte y del sistema vial.
- Existe una variedad de nodos y corredores de diferentes categorías que permiten un rango de densidades en la ciudad, siendo los de mayor intensidad del uso del suelo el cruce de los ejes estructurales de la ciudad, así como una concentración lineal en los corredores por ellos formados. Al interior de esta red de nodos y corredores se ubican las zonas con menores densidades.
- Los subcentros nos permiten crear una ciudad poliцéntrica, llevando las actividades y servicios que ofrece el centro de la ciudad hacia la periferia, disminuyendo la necesidad de largos recorridos, aumentando la movilidad y acceso a equipamientos y servicios a la población.
- Este modelo de ciudad permite conservar reservas naturales y espacios abiertos de importancia y su forma puede adaptarse a las condiciones físicas del terreno.
- El centro de población se organiza en distritos y sectores, divididos por la red vial estructural y los bordes naturales relevantes. Los distritos son mas o menos homogéneos y en su interior existen diversidad de usos que permiten el funcionamiento óptimo de ellos, proporcionando la cercanía y posibilitando acceder a bienes y servicios a cortas distancias llegando a ellos incluso caminando. Esta sedecisión constituye las unidades territoriales de planeación y la base para realizar la micro planeación de la ciudad.

Para lograr llegar a este tipo de estructura urbana es muy importante que el ayuntamiento tenga la capacidad para comprar o negociar por medio de donaciones las áreas necesarias en tamaño y ubicación para lograr el desarrollo de estos nodos, que no queden en grandes áreas comerciales, sino en verdaderos subcentros que integren servicios públicos y equipamientos apropiados.

LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE Y AL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL, ASÍ COMO AL MEJORAMIENTO DE LA IMAGEN URBANA.

En este tema se le da prioridad a la participación ciudadana, ya que como estrategia permitirá avanzar en la construcción de estructuras que la incrementen en todas las áreas de la administración municipal, a fin de garantizar la honestidad, la transparencia y el cumplimiento del quehacer municipal. Para ello es necesario fomentar la corresponsabilidad, crear las condiciones para aumentar la participación de los vecinos en las acciones del gobierno encaminadas al desarrollo integral de la propia ciudadanía, fomentar habilidades y capacidades con el fin de que la participación corresponda de los hermosillenses en colonias y comunidades más o menos homogéneas y promover la participación ciudadana universal y directa en la toma de decisiones sobre la aplicación de recursos de obra y servicios que serán realizados por el Gobierno Municipal.

Criando conciencia y educando a los ciudadanos es la estrategia más efectiva para proteger el medio ambiente, conservar el patrimonio histórico y mejorar la imagen urbana, ya que depende de la participación de todos los ciudadanos el lograr estos tres aspectos. Esto se puede mediante la difusión, aceptación, adopción e implementación de la normatividad y reglamentación existente, creando una verdadera Cultura Ciudadana de seguridad, respeto y higiene.

X.- PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL

Una relación de las acciones y proyectos que se deben de realizar en el corto, mediano y largo plazo, así como la corresponsabilidad entre los sectores privado, social y público, en sus tres niveles, en congruencia con las políticas y líneas estratégicas planteadas. Se definen los proyectos estratégicos para el centro de población.

DEFINICIÓN DE ETAPAS DE DESARROLLO

Con el fin de organizar en el tiempo las estrategias, acciones y proyectos que de este documento se originan y priorizar su instrumentación, se definen las etapas o horizontes de planeación:

CORTO PLAZO: 2014-2015

El corto plazo estará en función de la administración municipal que corresponda y representará las acciones inmediatas tanto para abatir el déficit existente, como para preparar el escenario urbano para las acciones de mediano y largo plazo.

MEDIANO PLAZO 2015-2021

El mediano plazo dependerá de la administración estatal. En este tiempo se deberán consolidar las acciones del corto plazo, atender las nuevas necesidades que se han de crear en este lapso y lograr una consolidación estratégica del desarrollo, en preparación para las acciones planteadas a largo plazo.

LARGO PLAZO 2021-2033+ El largo plazo se está considerando como un horizonte de planeación al año, los objetivos planteados en este programa y cuyos efectos deben ir más allá de

MATRIZ DE PROGRAMACION Y CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL

De acuerdo con las 14 líneas estratégicas del Programa de Desarrollo Urbano de Hermosillo Modificación 2014, y en concordancia

De acuerdo con las 14 líneas estratégicas del Programa de Desarrollo Urbano de Hermosillo 2014, y en concordancia con los principios y políticas establecidos, se plantean los programas específicos a seguir, los que a su vez derivan en acciones y proyectos estratégicos que permitan alcanzar el objetivo general, es decir la visión que para Hermosillo se plantea a largo plazo.

Para la realización de matrices de programación y correspondencia sectorial se ordenarán en base a los siguientes programas: planeación urbana, vivienda, movilidad sostenible, transporte, viabilidad, equipamiento, industria, turismo, imagen urbana, patrimonio cultural, medio ambiente, riesgos y vulnerabilidad, participación social y administración de desarrollo urbano.

Para realizar las acciones y proyectos programados se ha identificado la participación y responsabilidad de cada uno de los sectores, tanto el Sector Público, en sus tres niveles de gobierno, como el sector Privado y Social.

MATRIZ DE PROGRAMACION Y CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL:

Esta tabla (IV 3) es un listado de las acciones, obras y proyectos propuestos de acuerdo a cada Línea Estratégica y clasificado por Programas, donde se le ha asignado prioridad, indicando el plazo de ejecución, sea corto, mediano o largo plazo. Las acciones indicadas para su ejecución en los tres plazos representan acciones que deben ser permanentes a lo largo del tiempo.

Indicadas para su ejecución en los tres plazos, representan acciones que deben ser permanentes a lo largo del tiempo. En cuanto al contenido del listado de acciones se indican unidades de medida, utilización por sector, referencia al plazo de acciones.

En cuanto a la responsabilidad sectorial se encuentran indicados en calca línea de acción la intervención del sector público, privado y social. El sector público se divide en los tres niveles de Gobierno Federal, Estatal y Municipal, indicándose en los casos aplicables, la dependencia u organismo del sector público que directamente interviene para el cumplimiento de la actividad programada o que pueden participar o facilitar su ejecución.

Programada para que todos participen y facilitar su ejecución. Por sectores Privados se entiende a las agrupaciones o instituciones privadas legalmente constituidas, que tengan interés en el desarrollo urbano del centro de población, se incluyen los grupos y cámaras empresariales de comercio, industriales, prestadores de servicios, etc. Al mismo se entiende por sectores privados las empresas e inversionistas asentados en el centro de población y las que tienen su actividad en el centro de población.

Por sector Social se entiende las agrupaciones sociales, culturales, educativas asociaciones de vecinos y, en general la ciudadanía que en forma ordenada y dentro del marco legal participe o tenga interés en el desarrollo del centro de población.

IV.3.- MATRIZ DE PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD SECTORIAL

NUM	PROGRAMA	PROGRAMACION		PLAZO	SECTOR PÚBLICO			SECTOR PRIVADO		
		PROYECTO O ACCIÓN	SECTOR		UNIDAD DE MEDIDA	PERÍODO	LARGO			
1	PLANEACION URBANA									
	PLANEACION URBANA									
1	PLANO DE MOVILIDAD URBANA			3	DOCUMENTO		IMPLAN	SCT		
2	PROGRAMA PARCIAL DE MEJORAMIENTO DEL CENTRO CIVICO			5	DOCUMENTO		IMPLAN			
3	PROGRAMA PARCIAL DE MEJORAMIENTO DE SAN JUAN			NE	DOCUMENTO		IMPLAN			
4	PROGRAMAS PARCIALES EN COMUNIDADES RURALES			6	DOCUMENTO		IMPLAN			
5	PROGRAMA PARCIAL CUIDADO DEL PITIC			SE	DOCUMENTO		IMPLAN			
6	PROGRAMA PARCIAL EL VIANATE			30	DOCUMENTO		IMPLAN			
7	PROGRAMA PARCIAL SURESTE			5	DOCUMENTO		IMPLAN			
8	PROYECTOS DE INTERVENCION EN CALLES DEL CENTRO URBANO (INSTITUCIONES)			60	DOCUMENTO		IMPLAN			
9	PROGRAMA PARCIAL DE MEJORAMIENTO DE VILLA DE SERIS			50	DOCUMENTO		IMPLAN			
10	PROYECTO DE REGENERACION URBANA DE VILLA DE SERIS			50	DOCUMENTO		IMPLAN			
11	PROGRAMA PARCIAL DE REGENERACION URBANA DE SAN PEDRO			NE	DOCUMENTO		IMPLAN			
12	PROYECTO DE CIUDAD DEPORTIVA NORPONIENTE ESDIEDA			NE	DOCUMENTO		IMPLAN			
13	PLAN MAESTRO DE CONSERVACION Y REGENERACION URBANA CERRO DE LA CAMPANA			100	DOCUMENTO		IMPLAN	INAH		
14	PROGRAMA PRINCIPAL DE MEJORAMIENTO LA MANGA			60	DOCUMENTO		IMPLAN			
AGUA POTABLE										
15	PLANTA POTABILIZADORA HERMOSILLO NORTE			NE	OBRA		AQUAHH	CEA		
16	RESERVOARIO HERMOSILLO NORTE			NE	OBRA		AQUAHH	CEA		
17	PROGRAMA MODERNIZACION DEL SISTEMA DE DISTRIBUCION DE AGUA EN CHIAPAS			NE	DOCUMENTO		AQUAHH			
18	CONSTRUCCION RED DE DISTRIBUCION AQUAJERICO			6	OBRA		AQUAHH	CEA		

19	CONSTRUCCIÓN DE TÚNELES HUMERALICOS RESERVA TERRITORIAL	3	OBRA	MAYAHIR	CEA	CONAGUA
20	CREACIÓN DE FIEJEROS PARA LA DISTRIBUCIÓN DE RESERVA TERRITORIAL	9	OBRA	SIN		
21	ADQUISICIÓN DE RESERVA TERRITORIAL		HECTAREAS	SIN		
	DRENAJE SANITARIO					
22	CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS DE AGUA TRATADA 1 CRUCEROS HACIA UNION PENÍNSULA Y YARJO LA LAGUNA	HE	OBRA	AGUAHII	CEA	CONAGUA
23	CONSTRUCCIÓN DE LÍNEA NOROESTE DE SEDE M. PIANTA DE TRATAMIENTO DE LOS ARROYOS TINAJA DIFERENTES PUEBLOS	HE	OBRA	AGUAHII	CEA	CONAGUA
24	CONSTRUCCIÓN DEL COLECTOR CENTRAL AL ENFOQUE GENERAL	30	OBRA	AGUAHII	CEA	CONAGUA
25	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES NORTE PARA NUEVA ZONA DE CRECIMIENTO	NE	OBRA	AGUAHII		
26	CONSTRUCCIÓN DE COLECTORES Y ENFOQUE PARA ZONA NORTE	HE	OBRA	AGUAHII		
27	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES SUR/ESTE PARA NUEVA ZONA DE CRECIMIENTO	SE	OBRA	AGUAHII		
28	CONSTRUCCIÓN DE COLECTORES Y ENFOQUE PARA ZONA SUR/ESTE	SE	OBRA	AGUAHII	SIDUR	
29	PLANTA DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES NORTE PARA NUEVAS ZONAS DE CRECIMIENTO	NE	OBRA	AGUAHII		
30	REHABILITACIÓN DE L'REO DE DRENAGE EN SAN JERÓNIMO	NE	OBRA	CIDEU / CIDEU/C	CEA	CONAGUA
31	INFRAESTRUCTURA DE COLECTORES Y ENFOQUE PARA ZONA NORTE	EN	OBRA	AGUAHII		
	ENFOQUE PRINCIPAL					
32	CONDUCCIÓN ALTARES 1	SS	OBRA	CIDEU		
33	REDO ENGRERADO TAPIA AL PUNTO DEL B. ALEJAR DURGUA	HN	OBRA		CEA / SIDUR	CONAGUA
34	CAÑA SAN PATRICIO	SO	OBRA		CEA / SIDUR	CONAGUA
35	CONDUCCIÓN LAS QUINTAS SUR ENTRE FRACCIONAMIENTO LOS TULIPANES Y BUL. EVAN SAN PATRICIO	SO	OBRA	CIDEU		
36	CONDUCCIÓN PLACIAS	SO	OBRA	CIDEU		
37	PROLIFERACIÓN CANAL LAZARO CARDENAS	NO	OBRA	CIDEU		
38	CANAL DE DESVÍO EL BIÉY	SO	OBRA	CIDEU		
39	CONDUCCIÓN EL BIÉY	SO	OBRA	CIDEU		
40	SEGUNDA ETAPA DEL REVESTIMIENTO DEL ARROYO LAS VIBORAS ENTRE CALPULLI Y PUE JAVIER MINA	SO	OBRA	CIDEU		
41	CONDUCCIÓN PERIMETRAL NORTE	NO	OBRA	CIDEU		
42	CANAL ADM. NIEVE	NI	OBRA	CIDEU		
43	CANAL LÉON COLORADO ENTRE BLVD. ENGRERADO TAPIA Y QUINTO BORDO	HN	OBRA	CIDEU		
44	CANAL BORG B PRIMERA ETAPA ENTRE BLVD. ANTONIO QUIROGA Y SOLIDARIDAD	HN	OBRA	CIDEU		
45	CANAL BORG B SEDE BLVD. ANTONIO QUIROGA Y BLVD. SOLIDARIDAD	HN	OBRA	CIDEU		
46	CORRIENTE SUDORIENTAL ENTRE CANAL SÉPTIMO BORDO Y CANAL QUINTO BORDO	HN	OBRA	CIDEU	SIDUR	
47	RECONSTRUCCIÓN EN BLVD. ARRENDARIO	SS	OBRA	CIDEU		
48	IMPLEMENTACIÓN DE LA PLATAFORMA HIDRAULICA DE LA ALIMENTANILLA UBICADA EN ESQUINA SE DEL PARQUEO BLVD. ANTONIO QUIROGA	OO	OBRA	CIDEU		
49	COLONIA JARDINES DE LA CUMBRE	NO	OBRA	CIDEU		
50	CONDUCCIÓN IMPASTO MAYOR PTE. ENTRE EL BUL. ENGR. JUAN MORALES Y BUL. ENGR. JUAN QUIROGA	NO	OBRA		CEA / SIDUR	CONAGUA
51	CONDUCCIÓN IMPASTO ENTRE BLVD. JUAN Bautista ESCALANTE Y AV. CUADRAS DE CORTÉS	HN	OBRA	CIDEU		
52	CONDUCCIÓN BLVD. PUEBLO GRANDE	HN	OBRA	CIDEU		
53	CONDUCCIÓN TECNOLÓGICO TERCERA ETAPA AV. CAMPECHE ENTRE SUAMY Y LEMIURE P. GAXIOLA	CC	OBRA	CIDEU / AGUAHII	CEA / SIDUR	
54	CONDUCCIÓN TECNOLÓGICO (QUARTA ETAPA) AV. CAMPECHE ENTR. LEONÍDIO P. GAXIOLA Y SIMÓN BLEY	CC	OBRA	CIDEU / AGUAHII		
55	CONDUCCIÓN SIMÓN BLEY ENTRE CAMPECHE Y NACIONAL	CC	OBRA	CIDEU		
56	CONSTRUCCIÓN DE ALCANTARILLAS PARA CAPTACIÓN DE ESCURRIMIENTOS EN CRUCE DE CALLE SIMÓN BLEY Y AV. JAYARAT	NN	OBRA	CIDEU		
57	IMPLEMENTACIÓN DE ESTRUCTURAS DE CAPTACIÓN EN BUL. ENGR. MORELOS Y ACCESO AL FRACC. EL DURAZNO	NN	OBRA	CIDEU		
58	OBRA DE DESFÓGUE PARA ANTIGUO RÍO DE BUL. ENGR. AS	NC	OBRA	CIDEU		
59	CONSTRUCCIÓN DE BORDE TIPO "LOMO DE ELÉFANTE" EN EL CRUCE DE LAS CALLES COSTA DE MARFÍN Y GAYTE CON LA AVENIDA PEDRO VELASCO ANTÉS DE LURVIL PARA EVITAR QUE EL AGUA QUE CONDUCE ESTA ULTIMA SE DESVÍE HACIA LAS COLONIAS SAN JUAN Y HACIENDA DE LA FLOR.	CC	OBRA	CIDEU		

70	CONEXIÓN DE CONDUCTO BLVD. VILLAS DEL PINTO A CANAL RÍO SONORA	CC / EE	OBRA	CIDUE	
71	CONSTRUCCIÓN DE PARALELA EN CALLE IGNACIO LÓPEZ RAYÓN Y BLVD. LUIS ENRIKES	CC / EE	OBRA	CIDUE / AGUAH	
72	CONDUCCIÓN DE AGUA PLUVIAL ENTRE EL ARROYO DE LAS AGUAS Y CANAL RÍO SONORA	OO	OBRA	CIDUE	
73	CONDUCCIÓN DE AGUA PLUVIAL ENTRE EL ARROYO DE LAS AGUAS Y CANAL RÍO SONORA	OO	OBRA	CEA / SIDUR	
74	CAÑA DE DESVÍO AGUALURZA	SS	OBRA	CIDUE / AGUAH	
75	CONSTRUCCIÓN DE PARRILLA EN BLVD. PICACHO Y CARRETERA A LA CIVIC	SS	OBRA	CIDUE / AGUAH	
76	CONDUCTO PERIFERICO NORTE ENTRE BLVD. MORELOS Y CANAL LAZARO APARICIO	NN	OBRA	CIDUE / AGUAH	CEA / SIDUR
77	CONDUCTO PERIFERICO NORTE ENTRE HERMOSO DE MACHACOZ Y GENERAL PINA	NN	OBRA	CIDUE	
78	CONDUCTO CASA BLANCA ENTRE BLVD. NAVARRETE Y BLVD. CULIACÁN	OO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
79	CONDUCTO DE AGUA PLUVIAL CONDUCTO MIRASOL A CERRO COLORADO	NO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
80	CONSTRUCCIÓN NAVARRETE II ENTRE ANTONIO QUIROGA Y BLVD. CASA BLANCA	OO	OBRA	CIDUE	
81	CONDUCTO MINITAS	SO	OBRA	CIDUE	
82	CONSTRUCCIÓN DE LAGUNAS DE DETENCIÓN PARA RECIBIR LAS AGUAS DEL ARROYO EL BUEY Y EL CONDUCTO MINITAS	SO	OBRA	CIDUE / AGUAH	CEA / SIDUR
83	CONDUCTO VILLA BONITA ENTRE BLVD. VILLA BONITA Y CANAL DEL SERI	SO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
84	CONDUCTO PERO VILLEGRAS ENTRE JESÚS GARCÍA Y CONDUCTO BLVD. VILLAS DEL PINTO	EE	OBRA	CIDUE / AGUAH	
85	REVESTIMIENTO CANAL COLOSIO ENTRE CALLEJON CHATARRA Y ARRITO EL JAGUEZ	OO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
86	IMPLEMENTACIÓN DE LA SECCIÓN HIDRÁULICA Y REVESTIMIENTO ARRITO EL JAGUEZ	OO	OBRA	CIDUE / AGUAH	CEA / SIDUR
87	OBRA DE CRUCE EN APROTO B. JAVIER Y EL EMBOS DEL BOSQUE DE PUEBLON	OO	OBRA	CIDUE	
88	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO Y RESEÑA DE LAS AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA DEL CANAL SAN PABLO	G	DOCUMENTO	CIDUE	
89	CONDUCTO DE PRIMERA SEGUNDA ETAPA	SS	OBRA	CIDUE / AGUAH	
90	CONDUCTO QUIROGA ENTRE LUZ, JALENCIA Y JUAN Bautista Escalante	NN	OBRA	CIDUE / AGUAH	CEA / SIDUR
91	CONDUCTO CORONADO ETAPA I	OO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
92	CONDUCTO LAS PROVINCIAS (AL SUR DEL BLVD. COLOSIO Y CALLEJON CHATARRA)	OO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
93	REHABILITACIÓN DE LA CONDUCCIÓN ZOYLA-REYNA DE ALFARIA. ETTEL TRABAJO DE REHABILITACIÓN ENTRE LAS CALLES JUAN PABLO Y STON MANDUÍ Y ZACATECAS	EE	OBRA	CIDUE	
94	APLICACIÓN DE OBRA DE CAPTACIÓN EN CRUCE DE CALLE ENRIQUE GARCÍA SÁNCHEZ Y CALLE AGUASCALIENTES	CC	OBRA	CIDUE / AGUAH	CEA / SIDUR
95	REVESTIMIENTO CANAL DEL SERI ENTRE BLVD. ANTONIO JUAN Y FRANCISCO URIBI VILLA DEL PRADO	CC	OBRA	CIDUE / AGUAH	
96	CONDUCCIÓN NIJEV HERMOSILLO	SE	OBRA	CIDUE	
97	CONDUCCIÓN MEJICU	SO	OBRA	CIDUE	
98	CONDUCCIÓN REFORZADA ENTRE AV. MANUEL Z. CUBI LAS Y CANAL RÍO SONORA	OO	OBRA	CIDUE	
99	CONDUCCIÓN CAMPODONATO ENTRE JOSÉ MARÍA AVILÁ Y CANAL RÍO SONORA	OO	OBRA	CIDUE	
100	CONDUCTO DEL JAGUEZ ENTRE AV. JOSÉ MARÍA MENDOZA Y BLVD. GARCÍA M. PALES	NO	OBRA	CIDUE / AGUAH	CEA / SIDUR
101	CANAL CARLOS CHAVEZ ENTRE BLVD. COLOSIO Y CANAL RÍO SONORA	JO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
102	PUENTE ALCANTARILLA EN ARROYO Y CALLE CHIENTE (SAN PEDRO EL SAUCITO)	NE	OBRA	CIDUE	
103	PUENTE ALCANTARILLA EN ARROYO Y CALLE SAN PEDRO (SAN PEDRO EL SAUCITO)	NE	OBRA	CIDUE	
104	PUENTE ALCANTARILLA EN ARROYO Y CALLE SAN JUAN (SAN PEDRO EL SAUCITO)	NE	OBRA	CIDUE	
105	CONSTRUCCIÓN DE ALCANTARILLA AS DE CAPTACIÓN EN CALLES QUE CHUZAMEL EN BLVD. MORELOS PINTO, JESÚS GARCÍA Y CALLE CONDUCCIÓN DEL AGUA (MIRAMAR, LAJAS Y TUCÁ CAN)	CC	OBRA	CIDUE	
106	CONDUCCIÓN REAL DEL ARQUÉ ENTRE BLVD. FRANCISCO SEPÚLVEDA Y CALLE SAN JUAN	OO	OBRA	CIDUE	
107	CONDUCTO BLVD. J. ENTRE RÍO Y CALLE ESCOBÍA Y BLVD. COLOSIO PINTO	HH	OBRA	CIDUE / AGUAH	

108	CONDUCCIÓN LAGUNAS	NN	OBRA	CIDUE	
109	CONDUCCIÓN NAVARRETE	NO	OBRA	CIDUE / AGUAH	CIDUE
110	CONDUCCIÓN SOLIDARIDAD ENTRE JEXTO BURGO Y CANAL SEÑOR BURGO	NN	OBRA	CIDUE / AGUAH	
111	LAGUNA DE RETENCIÓN DE AGUAS PLUVIALES	NN	OBRA	CIDUE / AGUAH	CEA / SIDUR
112	CANAL QUINTO BURGO ENTRE BLVD. SAN JORGE Y BLVD. ESCRIBA DE BAJA AGUER	NN	OBRA	CIDUE / AGUAH	CONAGUA
113	CANAL SEÑOR BURGO ENTRE BLVD. SOLIDARIDAD Y BLVD. ESCRIBA DE BAJA AGUER	NN	OBRA	CIDUE / AGUAH	CONAGUA
114	CONDUCTO LOPEZ DEL CASTILLO (DESTR. RON EN CANAL QUINTO BURGO)	NN	OBRA	CIDUE / AGUAH	
115	CONTRARIA A LA VICTORIA	NE	OBRA	CIDUE / AGUAH	CEA / SIDUR
116	REVESTIMIENTO CANAL MILLAS DEL PINTO	EE	OBRA	CIDUE / AGUAH	
117	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	NO	OBRA	CIDUE / AGUAH	CONAGUA
118	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	SO	OBRA	CIDUE / AGUAH	CONAGUA
119	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	SO	OBRA	CIDUE / AGUAH	CONAGUA
120	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	NN	OBRA	CIDUE / AGUAH	CONAGUA
121	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	NE	OBRA	CIDUE / AGUAH	CEA / SIDUR
122	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	NN	OBRA	CIDUE / AGUAH	
123	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	CC / EE	OBRA	CIDUE / AGUAH	
124	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	SS	OBRA	CIDUE / AGUAH	
125	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	OO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
126	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	OO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
127	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	OO	OBRA	CIDUE / AGUAH	CONAGUA
128	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	G	DOCUMENTO	CIDUE / AGUAH	
129	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	G	DOCUMENTO	CIDUE / AGUAH	
130	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	G	DOCUMENTO	CIDUE / AGUAH	
131	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	G	DOCUMENTO	CIDUE / AGUAH	
132	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	G	DOCUMENTO	CIDUE / AGUAH	
133	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	SO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
134	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	NO	OBRA	CIDUE / AGUAH	
135	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	HH	OBRA	CIDUE / AGUAH	
136	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	HH	OBRA	CIDUE / AGUAH	
137	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	HH	OBRA	CIDUE / AGUAH	
138	ESTUDIO Y PROYECTO PARA EL ALMACENAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES EN LAS ZONAS DE DESCARGA EN LAS CALLES DE LA VICTORIA Y LA CARRERA	HH	OBRA	CIDUE / AGUAH	

139	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO				
140	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
141	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
142	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
143	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
144	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
145	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
146	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
147	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
148	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
149	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
150	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
151	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
152	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
153	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
154	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
155	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
156	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
157	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
158	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
159	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
160	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
161	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
162	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
163	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
164	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
165	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
166	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
167	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
168	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
169	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
170	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
171	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
172	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
173	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
174	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
175	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
176	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
177	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
178	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
179	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
180	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
181	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
182	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
183	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
184	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
185	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
186	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
187	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
188	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
189	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
190	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
191	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
192	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
193	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
194	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
195	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
196	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
197	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
198	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
199	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
200	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
201	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
202	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
203	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
204	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
205	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
206	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
207	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
208	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
209	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
210	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
211	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
212	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
213	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
214	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
215	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
216	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
217	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
218	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
219	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
220	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
221	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
222	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
223	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
224	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
225	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
226	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
227	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
228	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
229	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
230	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
231	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
232	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
233	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
234	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
235	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
236	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
237	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
238	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
239	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN CALLE JUAN PABLO				
240	ESTUDIACIÓN Y ALUMBRADO EN				

133	GC JUAN ALFARO MOLINA Y FED. DE VIALIDAD Y SAN PEDRO EL SALVADOR	NE	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
140	BLVDO FED. SERRA CALLE OLIVARES AL BLVD SUSTANZA AQUÍN	HO	OBRA	CIDUE / SIDUR	
	SERVICIOS ORGÁNICOS				
141	CREMATORIO Y PANTEÓN EN EL SECTOR SUR	SA	OBRA	CIDUE	
142	CREMATORIO Y PANTEÓN EN EL SECTOR NORTE	HN	OBRA	CIDUE	
143	NUEVAS OFICINAS ADMINISTRATIVAS MUNICIPALES	G	OBRA	CIDUE	
2	SIVIENDA				
144	IMPLEMENTACIÓN DE NORMATIVIDAD PARA INCENTIVAR MÓDULOS DE DESARROLLO ORIENTADOS AL TRANSPORTE SUSTENTABLE (DOT)	G	DOCUMENTO	IMPLAN	
145	IMPULSO MEDIANTE INCENTIVOS FISCALES AL VIVIENDA VERTICAL	G	DOCUMENTO	FE / CAB	INFONAVIT / FONVI
146	SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA EN APERTURA DE DESEARROLLO DE FRACCIONAMIENTOS	G	DOCUMENTO	CIDUE / IMPLAN	INFONAVIT / FONVI
147	NUEVOS FRACCIONAMIENTOS MUNICIPALES EN VIVIENDA POPULAR	G	OBRA	PLAN	
148	IMPLEMENTACIÓN DE APOYO Y MEJORAMIENTO DE LA AUTOPRIVACIÓN SOLAR DE VIVIENDAS Y SU ENTORNO	G	DOCUMENTO	IMPLAN / DS	
3	MOVILIDAD SUSTENTABLE				
	NORMATIVACIÓN				
149	PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE	G	DOCUMENTO	IMPLAN	
150	EDUCACIÓN VIAL CICLISTA EN ESCUELAS PRIMARIAS	SA	CAMPAÑA	IMPLAN	
151	EDUCACIÓN VIAL CICLISTA EN CENTROS CAVP	G	CAMPAÑA	IMPLAN	
	MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD				
152	REScate DE BANQUETAS	G	OBRA	CIDUE	
153	CRUCES PEATONALES EN CORREDORES URBANOS	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
154	RAMPAS EN BANQUETAS CON TEXTURA DE BETON	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
155	CRUCES PEATONALES CREATIVAS	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
156	PUENTE PEATONAL HÉCTOR ESPÍNOL CENTRO COMERCIAL	NE	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
157	PUENTE PEATONAL BLVD. MORELOS / ISASIE	HN	OBRA	IMPLAN	
157	GUIA TACTIL EN BANQUETAS	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
158	SIGNALIZACIÓN URBANA LÉNGUAJE BRAILE	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
	ZONA 30 (ACCIONES EN EL CENTRO)				
159	ZONA PEATONAL TODO EL DÍA CALLE MATAMOROS TRAMO BLVD. COLOSIO A CALLE ELIAS CALLES	CC	OBRA	CIDUE / IMPLAN	PATRONATO DEL CENTRO
160	ZONA PEATONAL SOLO TARDÉS CALLE MORELIA TRAMO BENITO JUÁREZ A CALLE GARNERIA	CC	OBRA	CIDUE / IMPLAN	PATRONATO DEL CENTRO
161	INSTALACIÓN DE SEMAFOROS PEATONALES	CC	OBRA	CIDUE / IMPLAN	PATRONATO DEL CENTRO
162	MODIFICACIÓN DE BANQUETAS Y ARROYOS	CC	OBRA	CIDUE / IMPLAN	PATRONATO DEL CENTRO
163	ESTACIONAMIENTO PARA BICICLETAS	CC	OBRA	CIDUE / IMPLAN	PATRONATO DEL CENTRO
164	REDUCCIÓN DE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD A 30 KMS	CC	OBRA	CIDUE / IMPLAN	PATRONATO DEL CENTRO
165	CAMBIO DE SENTIDO DE VIALIDADES	LG	OBRA	CIDUE / IMPLAN	PATRONATO DEL CENTRO
	MOVILIDAD CICLISTA				
	INFRAESTRUCTURA BICICLETTA				
166	CALLE REFORMA TRAMO BLVD. LUIS O. COLOSIO / BLVD. ALVARO OBREGÓN SEDE ESCALANTE (VER PLANO ANEXO)	CC / HN	OBRA	CIDUE	
167	IMPLEMENTACIÓN CICLOCARRIL EXISTENTE (VER PLANO ANEXO)	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
168	CONSTRUCCIÓN DE CICLOCARRIL EXISTENTE (VER PLANO ANEXO)	LG	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
169	SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL CICLISTA	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
170	ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS EN ESTACIONES	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
171	SISTEMA DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN AL USUARIO	G	CAMPAÑA	IMPLAN	
172	CREACIÓN DE RUTAS PARA CICLISTAS DE M. JUÁREZ CERRO JHONSON	G	OBRA	IMPLAN	
173	RUTAS CICLISTAS RECREATIVAS	G	OBRA	IMPLAN	

1	C. MIRALARIN - CHANGUATE				
174	CENTRALES DE AUTOBUSES	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
175	CENTRAL DE CARGA	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
176	ESTACIÓN INTERMODAL DE ÁREA DE PERMOLAC	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
177	RED DE INTERCAMBIO DE TRANSPORTE URBANO Y SUBURBANO	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
178	RED DE PIBA ÚPTICA EN EL CENTRO DE POBLACIÓN	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	
179	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL	HO	OBRA		SIST
	ESTACIONAMIENTO				
180	IMPLEMENTACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS EN CERCAJAS DE ESTACIONES Y SISTEMA BRT	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN	SIDUR
181	SEÑALIZACIÓN E INSTALACIÓN DE PARQUETRÍMETROS EN LA ZONA DE PLACIOS (CALLE 14 DE SEPTIEMBRE / AV. CULTURA / CALLE 14 DE LA REFORMA - LOS OLOMOS)	G	OBRA	IMPLAN	
182	AGREGADA ETAPA INSTALACIÓN DE PARQUETRÍMETROS EN LA ZONA CENTRO DEL M. S. JUÁREZ	CC	OBRA	IMPLAN	
	TRANSPORTE				
	TRANSPORTE PÚBLICO				
183	INFRAESTRUCTURA				
184	RESTRUCTURACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE PARADAS	G	OBRA	IMPLAN	SIDUR
185	PARADAS DE VÍAS DE FERROCARRIL FUERA DEL ÁREA URBANA	G	OBRA	IMPLAN	SIST
186	INFRAESTRUCTURA PARA TRANSPORTE PÚBLICO ACCESIBLE DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD	G	OBRA	IMPLAN	SIDUR
187	CAMPAÑA DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN AL USUARIO	G	CAMPAÑA	IMPLAN	SIDUR
	PROYECTO SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO TIPO BRT				
188	CONSTITUCIÓN DE LA PRIMERA RUTA TRONCAL (VER PLANO ANEXO)	G	OBRA	IMPLAN	SIDUR
189	CONSTITUCIÓN DE LA SEGUNDA RUTA TRONCAL (VER PLANO ANEXO)	G	OBRA	IMPLAN	SIST
190	CONSTITUCIÓN DE LA TERCERA RUTA TRONCAL (VER PLANO ANEXO)	G	OBRA	IMPLAN	SIDUR
191	CREACIÓN DE ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL CON SISTEMA BRT	G	OBRA	IMPLAN	SIST
	ROTAS TURÍSTICAS				
192	MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE ROTAS HISTÓRICAS	CC	OBRA		INICIAUR
193	1. CREACIÓN DE ROTAS TURÍSTICAS	G	OBRA		INICIAUR
194	UTILIZACIÓN DE ROTAS ALTERNATIVAS				
195	SISTEMA DE VEHICULOS COMPARTIDOS	G	SISTEMA	IMPLAN	
196	SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS	G	SISTEMA	IMPLAN	
	VALIDAD				
	IMPLEMENTACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y ESTRUCTURA DE LA RED VIAL				
	MODERNIZACIÓN				
197	CONEXIÓN DE BULEVARS Y AVENIDAS CON CALLE 14 DE SEPTIEMBRE	HO	OBRA	CIDUE	
198	CONEXIÓN DE CALLE OLIVARES CON CAMINO DEL SERI	HO	OBRA	CIDUE	
199	CONEXIÓN DE BLVD. SERI TRAMO CALLE OLIVARES AL BLVD. QUÍRIGUA	HO	OBRA	CIDUE / SIDUR	
200	INTERCONEXIÓN DE M. JUÁREZ / FRANCISCO Q. SALAZAR Y SAHARÍA	SI	OBRA	CIDUE	SIDUR
201	EJE CALIFORNIA TRAMO DE BLVD. SERRA A JESÚS GARCÍA	SI	OBRA	CIDUE	SIDUR
202	MODERNIZACIÓN DEL PAR VIAL FRANCISCO VILLA - LAZARO CARDENAS	SI	OBRA	CIDUE	
203	PROLONGACIÓN DE PAR VIAL QUÍRIGUA TRAMO BLVD. QUÍRIGUA A BLVD. QUÍRIGO ARCE	SI	OBRA	CIDUE	
204	BLVD. LEÓN S. PÉREZ DE LA CONQUISTA	SI	OBRA	CIDUE	
205	BLVD. JUAN PUEBLO / PLAZA TRAMO ESCRIBA DE BALAGUER Y BLVD. SANTIAGO	HN	OBRA	CIDUE	SIDUR
	PARES VIALES				
206	PAR VIAL BELICE Y RÍO DE GUATEMALA	HO	OBRA	CIDUE	
207	PAR VIAL ALTA MIRANDA / B. BEPTO ESCOBAR	HO	OBRA	CIDUE	
208	PAR VIAL DE OCECIA / LEOPOLDO VALLE LAVASADEROS	HN	OBRA	CIDUE	
209	PAR VIAL GRANADOS / REBECCO	HN	OBRA	CIDUE	
210	PAR VIAL AYAHUE GRANADOS	HN	OBRA	CIDUE	
211	PAR VIAL LAZARO MÉNDEZ / CARLOS BALDERRAMA	HO	OBRA	CIDUE	
212	PROLONGACIÓN PAR VIAL MÉNDEZ / S. CALPOY	HO	OBRA	CIDUE	
213	PROLONGACIÓN PAR VIAL ELIA REYES	HN	OBRA	CIDUE	
214	IMPLEMENTACIÓN DEL PAR VIAL FRANCISCO VILLA - LAZARO CARDENAS	HN	OBRA	CIDUE	
	TIPO DE SISTEMA VIAL Y ANILLO PERIFÉRICO				

215	LIBRAMIENTO ORIENTE	NESE/ SE	OBRA		SIDUR	SCT
216	LIBRAMIENTO ORIENTE	NESE/ SE	OBRA		SIDUR	SCT
217	LIBRAMIENTO PONIENTE	HNNO / OOSO	OBRA		SIDUR	SCT
218	EJE SALAMANCA CAMPO A SAN PEDRO	SE	OBRA		SIDUR	SCT
219	AMPLIACION A CUATRO CARRILES DE LA CARRETERA A KIN	NO / DO	OBRA		SIDUR	SCT
PUENTES VEHICULARES:						
220	RIO SONORA Y RIO COCOSERA	EE	OBRA		CIDUE	
221	LAZARO CARDENAS Y PANCHO NARVAEZ	NO	OBRA		CIDUE	
222	LAZARO CARDENAS Y AGUSTIN DEL CAMPO	NO	OBRA		CIDUE	
223	LAZARO CARDENAS Y REPUBLICA DE PANAMA	NO	OBRA		CIDUE	
224	LAZARO CARDENAS Y CARLOS CASTREGU	NN	OBRA		CIDUE	
225	LAZARO CARDENAS Y REPUBLICA DE BELICE	NO	OBRA		CIDUE	
SEGURIDAD VIAL						
MODERNIZACION:						
226	CRUCERO JUAREZ Y PERIFERICO NORTE	NN	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
227	CRUCERO GOMEZ FARIAS Y PERIFERICO NORTE	EE	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
228	CRUCERO JUAN ENCINAS CON HERIBERTO AJA	OG / NN	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
229	BLVD. XIMO, BLVD. IGNACIO SOTO - PERIFERICO ORIENTE	EE	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
230	CRUCERO SOLIDARIDAD Y PERIFERICO NORTE	CC / NN	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
231	MODERNIZACION DEL CRUCERO SOLIDARIDAD Y OLIVARES	OO	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
232	CRUCERO REFORMA Y PAULINA	OO	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
233	CRUCERO LUIS ENCINAS Y EL PAR VIAL REFORMA - MONTEVERDE	CC / OO	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
234	CRUCERO SOLIDARIDAD Y CAMINO DEL SERI	OO	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
235	CRUCERO SOLIDARIDAD Y NAVARRETE	OO	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
236	MODERNIZACION DEL CRUCERO NAVARRETE Y OLIVARES	OO	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
237	INTERVENCION EN CRUCERO SOLIDARIDAD Y SALAZAN	NN / NO	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
238	CRUCERO OLIVARES Y COLOSIO	DD	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
239	CRUCERO OLIVARES Y LUIS ENCINAS	CC	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
240	INTERVENCION EN CRUCERO SOLIDARIDAD Y EL PAR VIAL MENDOZA Y QUIJADA	CC / NO	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
241	INTERVENCION DEL CRUCERO DE SOLIDARIDAD Y EL PAR VIAL FRANCISCO VILLA Y LAZARO CARDENAS	SO	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
SEMAFORACION						
242	SISTEMA DE SEMAFOROS PLATONIALES	G	SISTEMA		IMPLAN	
243	SEMAFOROS INTEGRADOS CON SENSORES PARA VEHICULOS DE EMERGENCIA	G	OBRA		CIDUE / IMPLAN	
244	INSTALACION DE NUEVOS SEMAFOROS EN CRUCEROS	G	OBRA		CIDUE	
245	TERCERA ETAPA DEL SISTEMA CENTRALIZADO	G	OBRA		CIDUE	
PROGRAMA DE CULTURA VIAL						
246	24H/24 DE RADIO TELEVISION, VISITAS A ESCUELAS, VOLANTEO	G	CAMPANA		COMSOC	
247	DIFUSION DEL REGLAMENTO DE TRANSITO Y REGLAS VIALES	G	CAMPANA		SEG	
6	EQUIPAMIENTO:					
EQUIPAMIENTO:						
248	UNIDAD DEPORTIVA INTEGRAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD	OO	OBRA		CIDUE	SIDUR / IMP / SIDUR / IMP
249	CENTRO DE CONVENCIONES Y EXPOSICIONES	SS	OBRA		CIDUE	SIDUR / IMP
250	CONSTRUCCION TEATRO	SS	OBRA		CIDUE	SIDUR / IMP
251	MUSEO DE CIENCIAS CON IMAX Y PLANETARIO	SS	OBRA		CIDUE	SIDUR / IMP
252	CONSTRUCCION MUSEO	SS	OBRA		CIDUE	SIDUR / IMP
253	CENTRAL DE AUTOBUSES	G	OBRA		CIDUE	SIDUR / IMP
254	CONSTRUCCION MUSEO DE ARTE CONTEMPORANEO	G	OBRA		CIDUE	SIDUR / IMP
255	CONSTRUCCION DE AUDITORIO	G	OBRA		CIDUE	SIDUR / IMP
256	PARQUE CENTRAL (CERRO JUAN BONITO)	HN	OBRA		CIDUE	SIDUR / IMP
257	UNIDADES DEPORTIVAS SECTORIZADAS, UBICADAS STRATEGICAMENTE	OO	OBRA		CIDUE / DS	
258	SECCIONES DE BIBLIOTECAS Y CENTROS CULTURALES POR BARRIOS	OO	OBRA		CIDUE / DS	
259	CLOSES DEPORTIVOS CENTROS DE BARRIO	G	OBRA		CIDUE / DS	

7	INDUSTRIA						
260	PARQUE TECNOLÓGICO NORESTE	ME	GESTIÓN	FE			
261	FRACCIONAMIENTO INDUSTRIAL SURESTE	SE	GESTIÓN	FE			
262	FRACCIONAMIENTO INDUSTRIAL NOROESTE	NO	GESTIÓN	FE			
263	FRACCIONAMIENTO INDUSTRIAL PONIENTE	SO	GESTIÓN	FE			
264	FRACCIONAMIENTO INDUSTRIAL SURESTE	SO	GESTIÓN	FE			
8	TURISMO						
265	ACONDICIONAMIENTO DEL PARQUE CENTRAL	NN/NE	OBRA		IMCATUR		
266	REMODELACIÓN DEL PARQUE DE SAN ANTONIO	OO	OBRA		IMCATUR		
9	IMAGEN URBANA						
	MEJORAMIENTO DE IMAGEN URBANA						
267	PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE IMAGEN URBANA DEL EJE 200, CARÍDAD TRAMO ENCINAS PERIFÉRICO NORTE	NN/NO	DOCUMENTO		CIDUE		
268	PROYECTO DE NORMA TÉCNICA PARA LA INSTALACIÓN DE ANTENAS	G	DOCUMENTO		CAB / IMPLAN		
269	PROYECTO DE NORMA TÉCNICA PARA LA INSTALACIÓN DE PUSETOS TEMPORALES BIVIA PÚBLICA	G	DOCUMENTO		CAB / IMPLAN		
270	PROYECTO DE RESCATE DE ANDAJOES Y CRUCES EN LOS CERROJES URBANOS	G	DOCUMENTO		CIDUE / IMPLAN		
271	RECOMENDACIÓN RESPECTO A LA UBICACIÓN DE ANTENAS DE REPARTICIÓN CELULAR	EE	DOCUMENTO		CAB / IMPLAN		
272	PROYECTO DE MEJORAMIENTO DEL CRUCERO LAZARO CARDENAS Y SOLIDARIDAD	NN/NO	DOCUMENTO		CIDUE		
273	PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE IMAGEN URBANA DEL EJE 200, CARÍDAD TRAMO LAZARO CARDENAS PROGRESO	NN/NO	DOCUMENTO		CIDUE		
274	PROYECTO DE IMAGEN DEL CRUCERO KINO E IGNACIO SOTO	NN	DOCUMENTO		CIDUE		
275	PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE IMAGEN URBANA DEL EJE 200, CARÍDAD TRAMO PERIFÉRICO NORTE LAZARO CARDENAS	NN/NO	DOCUMENTO		CIDUE		
276	PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE IMAGEN URBANA DEL EJE 200, CARÍDAD TRAMO LAZARO CARDENAS BULEVAR ESCOBAR	NO	DOCUMENTO		CIDUE		
	RESCATE Y PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL						
277	PROYECTO DE REGENERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO	SS	DOCUMENTO		CIDUE	SIDUR	INAH
278	EJECUCIÓN DE LA OBRA DE REGENERACIÓN CALLE SERDÁN	SS	OBRA		CIDUE	SIDUR	INAH
279	PROYECTO DE REGENERACIÓN DE LA COLONIA EL TECALON	OO	DOCUMENTO		CIDUE		
280	PROYECTO DE RESCATE DE LA GRALLA SAN ANTONIO	OO	DOCUMENTO		CIDUE		INAH
281	RESTAURACIÓN Y PRESERVACIÓN DE SITIOS ARQUEOLÓGICOS CON PETROGRABADOS Y PINTURAS RUPESTRES	SS	OBRA		CIDUE		INAH
282	REGENERACIÓN DE EDIFICIOS Y ÁREAS CON VALOR HISTÓRICO	G	OBRA		CIDUE	SIDUR	INAH
	PARQUES, JARDINES Y ESPACIOS PÚBLICOS						
283	PARQUE URBANO Y RUTA CIUDASTA EN EL PARQUE CENTRAL (CERRO JOHNSON)	NN/NE	OBRA		CIDUE	SEDATU	
284	PARQUE URBANO LA ROSALITA	SE	OBRA		CIDUE	SEDATU	
285	CREACIÓN DE PARQUE URBANO EN EL ANTIGUO BASURERO	NN	OBRA		CIDUE	SEDATU	
286	PROYECTO DE MEJORAMIENTO PLAZA CUCHILLA MATÍAS CÁZARES	CC	DOCUMENTO		CIDUE	SEDATU	
287	PROYECTO DE MEJORAMIENTO PLAZA 10 DE MAYO	NN	DOCUMENTO		CIDUE	SEDATU	
288	PROYECTO DE MEJORAMIENTO PARQUE LA MANGA	OO	OBRA		CIDUE	SEDATU	
289	PARQUES URBANOS EN SUBCENTROS	G	OBRA		CIDUE	SEDATU	
290	RECUPERACIÓN DE RÍO SONORA Y GENERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO	OO	OBRA		CIDUE		SEDATU
	MANUTENIMIENTO URBANO						
291	CREACIÓN DEL CATÁLOGO DE MONUMENTOS DEL CENTRO DE POBLACIÓN	G	DOCUMENTO		CIDUE / IMCATUR		INAH
	SEÑALIZACIÓN						
292	TÓTEMES INFORMATIVOS EN INMUEBLES PATRIMONIO	G	OBRA		CIDUE / IMPLAN		
293	HOMOLOGACIÓN DE NOMENCLATURA	G	OBRA		CIDUE / IMPLAN		INEGI
294	SEÑALIZACIÓN EN LENGUAJE BRAILE EN ESPACIOS PÚBLICOS	G	OBRA		CIDUE / IMPLAN		
295	SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA	G	OBRA		CIDUE / IMCATUR / IMPLAN	SE	
10	PATRIMONIO CULTURAL						
296	RESTAURACIÓN CAPILLA SAN ANTONIO	CC	OBRA		CIDUE / IMCATUR		
297	CATÁLOGO DE PATRIMONIO CULTURAL	CC	DOCUMENTO		IMCATUR		BAN
298	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL SITIO ARQUEOLÓGICO LA PINTADA	G	DOCUMENTO		CIDUE / IMCATUR		INAH
299	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL CASA	CC	DOCUMENTO		CIDUE		

303	PROYECTO DE PATRIMONIO CULTURAL DE LA HABANA SANTO DOMINGO CILIA, NUEVA ESPAÑA, REPUBLICA DOMINICANA	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
304	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL PALACIO DE GOBIERNO, ESTATAL	G	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	CECIC		
305	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL PALACIO DE GOBIERNO, ESTATAL	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
306	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL PALACIO DE GOBIERNO, ESTATAL	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
307	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL FORTINJA PENTECOSTE DEL ESTADO CENTRO HAB. SANTO DOMINGO	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	CEBIC	INAH	
308	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL SANTO DOMINGO	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
309	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL ESCUELA DE PAINTURA SANTA DOMINGO	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	RADIO SANTA DOMINGO		
310	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL COLEGIO SANTA DOMINGO	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	ISU		
311	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL COLEGIO SANTA DOMINGO (ESCUELA PROFESOR JOSE LAFONTE)	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
312	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL ESCUELA INTERNACIONAL CRUZ SANTO DOMINGO	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	COLSON		
313	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL FABRICA JAMES	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
314	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL CUARTEL DEL 14 (EDIFICIO DE LA SECRETARIA DE EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE)	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
315	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL ESCUELA HIMERIA LEONARDO VACCARO	CC	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
316	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL DEL MERCADO MUNICIPAL 11	LL	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
317	DECLARATORIA FEDERAL DE ZONA DE NATURALEZA Y BIODIVERSIDAD SINO LA PINTADA	G	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	INAH		
318	DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL DE LOS SITIOS ARQUEOLOGICOS CON PESQUERIAS Y PINTURAS RUPESTRES EN EL SITIO EL TIJUELO, LERDO LARGO, LAS PINTURAS DEL LERDO Y LERDO GUERRERO	G	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SH		
319	ELABORACION DE PLAN DE APERTURA DE LA ZONA DE MIGRANTES PROYECTO SINO LA PINTADA	G	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	INAH		
320	PROYECTO JELLYWOOD - NUEVOS SEÑORES S. ALBERTO Y S. JESÚS S. BORGES S. JESÚS ALBERTO DÍAZ Y LA PINTADA	S	PROYECTO	CIDUE / IMACATUR	INAH		
321	CONVENIO MARIO ENTRE MATT GOBBERO MUNICIPAL DE HERMOSILLO GOBBERO DEL ESTADO DE SONORA	G	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SE	INAH	
322	MEDIO AMBIENTE						
323	CALIDAD DEL AIRE						
324	REUBICACION DE ADRILLERAS	S	PROYECTO	CIDUE / IMACATUR	SEC		
325	ELABORACION E IMPLEMENTACION DE UN PROGRAMA ESTRATEGICO DE FORESTACION PARA DISMINUIR LA CONTAMINACION POR POLVO	G	DOCUMENTO	CIDUE / IMACATUR	SEC	SEMANAT	
326	PROGRAMA DE MONITOREO DE LA CALIDAD DEL AIRE	S	DOCUMENTO	CIDUE			
327	CALIDAD DEL AGUA						
328	ELABORACION DE AGUAS RESIDUALES DEL CENTRO DE POBLACION	G	OBRA	AGUA			
329	SISTEMA DE REUSO DE AGUAS TRATADAS	G	OBRA	AGUA	AGUA		
330	PROTECCION DE ECOLOGICO A LA PRESA ABELARDO L. RODRIGUEZ	SC	DOCUMENTO	CIDUE / AGUA	SOLIR	CORAGUA	
331	CONSERVACION Y REMEDIACION DEL SUELO						
332	MONITOREO Y SEGUIMIENTO ANTIGUO RELEÑO SANTO DOMINGO (MINTAS)	SU	DOCUMENTO		SUP		
333	MONITOREO Y SEGUIMIENTO ANTIGUO BASURON (MINTAS)	NH	DOCUMENTO		CIDUE		
334	RECLICLACION Y ADMINISTRACION DE RESIDUOS SOLIDOS						
335	IMPLEMENTACION DE RECICLACION DE ALUMINIO CON RECLICLACION Y SEPARACION SOTERRANEA	S	DOCUMENTO		SUP		
336	IMPLEMENTAR PROGRAMAS DE SEPARACION Y SELECCION DE ORGANICOS E INORGANICOS MEDIANTE SISTEMA DE RECICLACION SOTERRANEA EN CENTRO URBANO	S	CAMPAÑA		SUP		
337	CONSTRUCCION DE ESTACION DE TRANSFERENCIA Y EQUIPAMIENTO	S	OBRA		SUP		
338	ESTABLECER PLANTA DE SEPARACION Y SELECCION DE DESCHOS SOLIDOS AREAS VERDES Y ZONAS PROTEGIDAS	G	OBRA		SUP		

339	IMPLEMENTACION DE PARQUES LINEALES EN LAS NUEVAS ZONAS ESPACIALES	G	DOCUMENTO	INAH	INAH		
340	PARQUE LA ROSITA	SB	OBRA	CIDUE			
341	ZONA DE ATTRACTION DE AGUAS FLUENTES DE RIO DEL LlANO	SC	OBRA	CIDUE			
342	PARQUE URBANO RIO SONORA	SC	OBRA	CIDUE			
343	ZONA LA PINTADA	SC	OBRA	CIDUE			
344	DESARROLLO DE ESPACIOS RECREATIVOS EN CERROS URBANOS	SC	OBRA	CIDUE			
345	CONCENTRACION CIUDADANA						
346	CAMPAÑAS DE EDUCACION AMBIENTAL Y REACCION	S	CAMPAÑA	CIDUE	SEC	SEMANAT	
347	CAMPAÑA DE SEPARACION DOMESTICA CON APoyo COMERCIAL	S	CAMPAÑA	SUP	SUP	SEMANAT	
348	CONTRALORIA GENERAL DEL ESTADO	G	OBRA	CIDUE / IMPLAN			
349	REGULACION DEL CORREDOR MORELOS	NN	OBRA	CIDUE			
350	SERNA	SC	OBRA	CIDUE			
351	CORREDOR RIO POTOSI	NN	OBRA	CIDUE			
352	CORREDOR S. LUCAS ITAL	NN	OBRA	CIDUE			
353	BLVD. HERRERA	SC	OBRA	CIDUE			
354	BLVD. MORELOS	SC	OBRA	CIDUE			
355	VIA DOSA	SC	OBRA	CIDUE			
356	RIO S. JUAN	SC	OBRA	CIDUE			
357	HABARRETE	SC	OBRA	CIDUE			
358	TIJUAN ENCIAS	SC	OBRA	CIDUE			
359	ANTIGUAS VAS DEL PANCHITO	SC	OBRA	CIDUE			
360	REFORMA	SC	OBRA	CIDUE			
361	GARZA MORALES	SC	OBRA	CIDUE			
362	LAS JUNTAS	SC	OBRA	CIDUE			
363	CORREDOR CIRUGOA	NO/OD	OBRA	CIDUE			
364	CAMINO DEL SER	OD	OBRA	CIDUE			
365	NORMATIVIDAD AMBIENTAL						
366	ELABORACION DEL REGLAMENTO DE ECOLOGIA	G	DOCUMENTO	CAB	CIDUE / IMPLAN / CAB		
367	EMITIR ASISTENCIAS TECNICAS AMBIENTALES	G	DOCUMENTO	CAB	CIDUE / IMPLAN / CAB		
368	ELABORACION DEL PLAN DE ACCION CURATICA DEL MUNICIPIO	G	DOCUMENTO	IMPLAN			
369	PROGRAMA MUNICIPAL DE ORDENAMIENTO ECOLOGICO TERRITORIAL	G	DOCUMENTO	IMPLAN			
370	CONTRALORIA GENERAL DEL ESTADO						
371	IMPLEMENTACION DE LA ECOLOGIA EN EL MUNICIPIO						
372	IMPLEMENTACION DE LA ECOLOGIA EN EL MUNICIPIO						
373	IMPLEMENTACION DE LA ECOLOGIA EN EL MUNICIPIO						
374	IMPLEMENTACION DE LA ECOLOGIA EN EL MUNICIPIO						
375	IMPLEMENTACION DE LA ECOLOGIA EN EL MUNICIPIO						
376	IMPLEMENTACION DE LA ECOLOGIA EN EL MUNICIPIO						
377	IMPULSO LA EFICIENCIA ENERGETICA EN EL MUNICIPIO CON LOS EDIFICIOS	S	CAMPAÑA	SUP / IMPLAN / CAB		UFE	
378	PROYECTO DE GENERACION DE ENERGIA SOLAR	S	DOCUMENTO	IMPLAN / AGRAH / AGUAH			
379	PROYECTO DE GENERACION DE ENERGIA SOLAR	S	DOCUMENTO	IMPLAN / AGRAH / AGUAH			
380	PROYECTO DE GENERACION DE ENERGIA SOLAR	S	DOCUMENTO	IMPLAN / AGRAH / AGUAH / SUP			
381	RIESGOS Y VULNERABILIDAD						
382	PROTECCION CONTRA INUNDACIONES						
383	OBRA DE PROTECCION EN ZONAS CONSIDERADAS COMO INMUNERABLES EN EL ATLAS DE RIESGO MUNICIPAL	G	OBRA	CIDUE			
384	SOLUCION PLUVIAL LAS MINITAS	SD	DOCUMENTO	CIDUE			
385	SOLUCION PLUVIAL AGUAS LURCA	SE	DOCUMENTO	CIDUE			
386	INFRAESTRUCTURA PARA SEGURIDAD Y LA PROTECCION CIVIL						
387	SISTEMA DE MONITOREO EN CENTRO URBANO	G	SISTEMA	IMPLAN			
388	SISTEMA DE ARMAS SILENTIOSAS ANTRÓPODOS	G	SISTEMA	SEG			
389	CREACION E IMPLEMENTACION DE PROTECCION CIVIL	HO	OBRA	CIDUE / SEG			
390	CENTRO DE ENTRENAMIENTO DE PROTECCION CIVIL	G	OBRA	CIDUE / SEG			
391	CONTRALORIA DE BASES DE PULPILAPENCA SALINAS DEL CENTRO DE POBLACION	S	OBRA	CIDUE / JEO			
392	LOCACION DE HABITACIONES EN ZONAS CON MAYOR OCURRENCIA DE INCENDIOS	G	OBRA	CIDUE			
393	NUEVA CENTRAL DE POLICIA Y TRANSITO (PROPIETARIO)	OO	OBRA	CIDUE / SEG			
394	PREVENCION Y ATENCION DE IMPACTOS POR DESASTRES NATURALES Y EMERGENCIAS						
395	PROYECTO MUNICIPAL DE PROTECCION CIVIL	G	DOCUMENTO	PCM	PCE	CONAGUA / CENAH	
396	FORMATIVA MUNICIPAL DE PROTECCION CIVIL DEL ACTUALIZACION Y SEGUIMIENTO DEL ATLAS DE RIESGO	G	COMITE	PCM / IMPLAN			
397	FORMATIVA DEL COMITE TECNICO DEL REGULAMIENTO DE INCENDIOS	G	COMITE	SECRETARIA			
398	CERTIFICACION DE PERITOS EN SISTEMAS CONTRA INCENDIOS, VERIFICACION Y CONSTRIPCION	G	DOCUMENTO	SECRETARIA			



381	NORMA TÉCNICA COMPLEMENTARIA DE DISEÑO SÍSMICO	G	DOCUMENTO	IMPLAN			
382	CREAR SISTEMA DE ALERTA A LA CIUDADANÍA DE FENÓMENOS NATURALES	G	SISTEMA	PCM	PCE	CONAGUA/ SEDATU	
383	SISTEMA DE REFUGIOS TEMPORALES	G	SISTEMA	PCM	PCE	CONAGUA/ SEDATU	
384	ESTABLECIMIENTO DE ESTACIONES METEOROLÓGICA EN RED FEDERAL	G	OBRA	PCM	PCE	CONAGUA/ SEDATU	
385	PLANES DE CONTINGENCIA POR TIPO DE RIESGO	G	DOCUMENTO	PCM	PCE	CONAGUA/ SEDATU	
386	PLANES DE CONTINGENCIA	G	DOCUMENTO	PCM	PCE	CONAGUA/ SEDATU	
387	SISTEMA DE ALBERGES EN EL CENTRO DE POBLACIÓN	G	SISTEMA	PCM	PCE	CONAGUA/ SEDATU	
PARTICIPACIÓN SOCIAL							
PARTICIPACIÓN CIUDADANA							
388	PROGRAMA ADOPTA UN PARQUE	G	PROGRAMA	IMPLAN	SIDUR		
389	PROGRAMA URBANISMO TÁCTICO CON ESTUDIANTES Y ASOCIACIONES CIVILES	G	PROGRAMA	IMPLAN			
390	TALLERES VERTICALES CON ESCUELAS DE ARQUITECTURA	G	PROGRAMA	IMPLAN			
391	COMITÉ DE CONSTRUCCIÓN	G	COMITÉ	IMPLAN			
392	ORGANIZACIÓN DE COMITÉS DE DESARROLLO	G	COMITÉ	DS			
393	COMITÉ CILADEAMOS DE SEGURIDAD PÚBLICA	G	COMITÉ	DS			
394	CONSEJO MUNICIPAL DE DESARROLLO SOCIAL	G	CONSEJO	DS			
395	PROGRAMA DANE	G	DOCUMENTO	SEG			
REGENERACIÓN DE BARRIOS							
396	PROYECTOS INTEGRALES DE MEJORAMIENTOS DE BARRIOS	G	PROYECTO	IMPLAN / OS / CIDUE		SEDATU	
CENTROS DE DESARROLLO SOCIAL							
397	NUEVOS CENTROS DE DESARROLLO COMUNITARIO	G	OBRA	CIDUE / OS			
398	CENTRO DE ATENCIÓN INFANTIL	G	OBRA	CIDUE / DS			
399	UBICAR TERRENOS, ELABORAR PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS EN DIFERENTES SECTORES	G	OBRA	CIDUE / OS			
400	CONSTRUCCIÓN DE CENTROS COMUNITARIOS EN LOS SUBCENTROS	G	OBRA	CIDUE / OS			
INTEGRACIÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD							
401	PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN VOLUNTARIA DE "EDIFICIOS ACCESIBLES"	G	DOCUMENTO	CIDUE			
402	INCORPORACIÓN DE DISPOSITIVOS AUDITIVOS EN SEMAFOROS PEATONALES	G	OBRA	CIDUE			
403	IMPLEMENTAR SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD	G	PROYECTO	CIDUE	SIDUR		
404	COLOCACIÓN DE SEÑALES TACTILES EN RUTAS PEATONALES	G	OBRA	CIDUE			
405	INVESTIGACIÓN DE PERSONAS CON CAPACIDADES DIFERENTES AL SISTEMA DE TRANSPORTE	G	OBRA	CIDUE	SIDUR		
ATENCIÓN DE GRUPOS VULNERABLES							
406	CAPACITACIÓN Y APoyo PARA GRUPOS VULNERABLES DURANTE CENTROS DE EMPREDIMIENTO	G	PROYECTO	DS / FE			
407	ALBERQUE PARA INDIGENTES	G	OBRA	DS	DIF		
408	ALBERGUES PARA NIÑOS SINhogar	G	OBRA	DS	DIF		
409	ALBERGUE PARA VICTIMAS DE VIOLENCIA	G	OBRA	DS			
410	ALBERGUE O GRANJA DE RETIRO PARA ADULTOS MAYORES	G	OBRA	DS	DIF		
411	CENTROS DE REHABILITACIÓN FÍSICA	G	OBRA	DS	SS	SSA	
412	CENTROS DE REHABILITACIÓN CONTRA LAS ADICIONES	G	OBRA	DS	SS	SSA	
413	CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE LUDETAS	G	OBRA	DIF			
FOMENTO AL DEPORTE							
414	RUTA CICLISTA DE MONTAÑA	IN	OBRA	CIDUE / IDH	CODESON		
415	UNIDAD DEPORTIVA LA ROSILITA	SE	OBRA	CIDUE / IDH	CODESON		
416	UNIDAD DEPORTIVA AEROPUERTO	NO	OBRA	CIDUE / IDH	CODESON		
417	UNIDAD DEPORTIVA LAS PLACITAS	SO	OBRA	CIDUE / IDH	CODESON		
418	UNIDAD DEPORTIVA CALIDURA	SE	OBRA	CIDUE / IDH	CODESON		
419	UBICAR TERRENOS, PARA UNIDADES EN DIFERENTES PUNTO DEL CENTRO DE POBLACIÓN	G	DOCUMENTO	SIND / IMPLAN	CODESON		
420	CREACIÓN DEL SALÓN DE LA FAMA DEPORTIVO MUNICIPAL	OO	OBRA	CIDUE / IDH	CODESON		
ADMINISTRACIÓN DEL DESARROLLO URBANO							
PLANEACIÓN URBANA							
421	ELABORACIÓN DE PROGRAMA DE COMPETITIVIDAD URBANA	G	DOCUMENTO	FE			
422	FORTALECER LA PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA INFRAESTRUCTURA	G	DOCUMENTO	IMPLAN / SEDATU / AGUAHH			
GESTIÓN URBANA							
423	FORTALECER LA INSPECCIÓN URBANA Y DE CONSTRUCCIÓN (NORMATIVO, PERSONAL Y TECNICO)	G	DOCUMENTO	CIDUE			
424	SIMPLIFICACIÓN DE TRAMITES DE CONSTRUCCIÓN Y FRACCIONAMIENTOS	G	DOCUMENTO	CIDUE			

	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	G	DOCUMENTO	IMPLAN	SEDATU	
425	CONSTITUIR OBSERVATORIO DE VIOLENCIA	G	DOCUMENTO	IMPLAN	CONAPO / INEGI	
426	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN ANUAL DEL PFA EN HERMOSILLO	G	DOCUMENTO	IMPLAN		
427	ESTUDIO DE ÍNDICES DE CALIDAD DE VIDA Y DE DESARROLLO HUMANO	G	DOCUMENTO	IMPLAN		
428	SISTEMA DE INDICADORES DEL DESARROLLO	G	SISTEMA	IMPLAN		

SIGLAS DEL SECTOR PÚBLICO

MUNICIPIO	H. AYUNTAMIENTO DE HERMOSILLO
AGUAHH	AGUA DE HERMOSILLO PARA LOS HERMOSILLENSES
APH	DIRECCIÓN GENERAL DE ALUMBRADO PÚBLICO DE HERMOSILLO
CAB	CABILDO
CIDUE	COORDINACIÓN DE INFRAESTRUCTURA, DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA
CMCOP	CONSEJO MUNICIPAL DE CONCERTACIÓN DE OBRA PÚBLICA
COMSOC	COMUNICACIÓN SOCIAL
DIFH	DESARROLLO INTEGRAL DE LA FAMILIA HERMOSILLO
DS	DESARROLLO SOCIAL
FE	COMISIÓN DE FOMENTO ECONOMICO MUNICIPAL
IDH	INSTITUTO DEL DEPORTE DE HERMOSILLO
IMCA UR	INSTITUTO MUNICIPAL DE CULTURA, ARTE Y TURISMO
IMPLAN	INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN URBANA DE HERMOSILLO
PATRONATO DEL CENTRO	PATRONATO DE LA OBRA DEL CENTRO
PCM	PROTECCIÓN CIVIL MUNICIPAL
PIMH	PROMOTORA INMOBILIARIA DEL MUNICIPIO DE HERMOSILLO
SECRETARIA	SECRETARIA DEL AYUNTAMIENTO
SEG	SEGURIDAD PÚBLICA
SIND	SINDICATURA
SVP	SERVICIOS PÚBLICOS
ESTATAL	ESTADO DE SONORA
CEA	COMISIÓN ESTATAL DEL AGUA
DEBYC	COMISIÓN DE BIENES Y CONCESIONES
CEDES	COMISIÓN DE ECOLOGÍA Y DESARROLLO SUSTENTABLE DEL ESTADO DE SONORA
CÓDESÓN	COMISIÓN DEL DEPORTE DEL ESTADO DE SONORA
COLSON	COLEGIO SONORA
DIF	DESARROLLO INTEGRAL DE LA FAMILIA SONORA
IMP	IMPULSOR
ISC	INSTITUTO SONORENSE DE CULTURA
GOB SONORA	GOBIERNO DE SONORA
PCE	PROTECCIÓN CIVIL DEL ESTADO
RADIO SONORA	RADIO SONORA
SE	SECRETARIA DE ECONOMIA
SEC	SECRETARIA DE EDUCACIÓN Y CULTURA
SH	SECRETARIA DE HACIENDA
SIDUR	SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO
SS	SECRETARIA DE SALUD
FEDERAL	COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD
CFE	CONSEJO NACIONAL DEL AGU
CONAGUA	CONSEJO NACIONAL DE POBLACIÓN
CONAPO	FONDO DE VIVIENDA
FOVI	INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA
INAH	INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA
INEGI	INSTITUTO DEL FONDO NACIONAL DE VIVIENDA PARA LOS TRABAJADORES
INFONAVIT	SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SCT	SECRETARIA DE DESARROLLO AGRÍCOLA, TERRITORIAL Y URBANO
SEDATU	SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO

SEMARNAT
SEASECRETA RÍA DEL MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES
SECRETA RÍA DE SALUD Y ASISTENCIA**XI. INSTRUMENTACIÓN****LOS INSTRUMENTOS ADMINISTRATIVOS, JURÍDICOS, DE FINANCIAMIENTO Y OPERACIÓN, QUE HAGAN POSIBLE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA**

Se describen los instrumentos mediante los cuales se puedan realizar los objetivos y estrategias del Programa, incluyendo los relacionados con administración urbana, difusión, evaluación y seguimiento; de capacitación, financieros, de coordinación y concertación los que se enlistan en forma enunciativa, más no limitativa, ya que todo instrumento, existente o futuro que contribuya a lograr los objetivos e implementar las estrategias del Programa deben ser considerados.

Se consideran instrumentos de desarrollo urbano, y la ordenación del territorio todos los procedimientos, sistemas, medios y recursos que permitan llevar a cabo lo establecido en el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, Sonora, Modificación 2014.

Es la básica, por que define y asegura su operatividad. Para garantizar el cumplimiento del PDUCPH.

El seguimiento del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo (PDUCPH) y la realización de los programas operativos señalados, requieren de instrumentos diversos, que permitan la gestión, la administración, la canalización de recursos al Municipio y de estímulos económicos a particulares, para la realización de las acciones.

Existen como antecedentes, instrumentos de carácter federal y estatal que establecen lineamientos generales para la regulación del suelo, la coordinación de los diversos niveles de gobierno, la protección del equilibrio ecológico y la regulación del transporte.

- Instrumentos jurídicos
- Instrumentos administrativos
- Instrumentos de comunicación social
- Instrumentos y mecanismos económicos
- Instrumentos de participación de la comunidad

El PDUCP Hermosillo constituye el instrumento rector para la planeación y ejecución de obras en la Ciudad. En este instrumento, se señalan los elementos y lineamientos que permiten la programación de las acciones a desarrollar.

Los instrumentos jurídicos referentes a la legislación federal y estatal vigente, sirven a la vez como fundamento legal para la formulación del PDUCP Hermosillo, así como también para su operación.

MECANISMOS DE INSTRUMENTACIÓN**ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA LA INTEGRACIÓN DEL PDUCPH, SEGUIMIENTO Y CUMPLIMIENTO**

Mediante el Consejo Consultivo del IMPLAN, se definirán los trabajos de formulación o modificación, seguimiento y cumplimiento del PDUCPH.

- Mecanismos de participación ciudadana
- Talleres de participación ciudadana
- Consulta Pública

ACTA DE APROBACIÓN DE CABILDO.

Se formulará un proyecto de Acta de Aprobación de Cabildo, el cual deberá de ser congruente con la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora, vigente al momento de la aprobación del PDUCPH.

De conformidad con la Ley Orgánica Municipal, la autoridad superior para la aplicación del PDUCP reside en el Ayuntamiento el cual aspondrá, dentro de la estructura de la Administración Municipal Vigente, del Instituto de Planeación Urbana de Hermosillo (IMPLAN).

El IMPLAN, en conjunción con la Coordinación de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Ecología (CIDEU), se responsabilizará del control y vigilancia del cumplimiento del Programa, elaborando los dictámenes de usos y cambios del suelo.

Promoción y ejecución de obra pública.

Para la promoción, programación y ejecución de obras públicas, de conservación, mantenimiento, mejoramiento urbano, así como para la construcción de edificaciones e infraestructura, Jefes de PDUCP, las Autoridades Municipales contarán con el Comité de Planeación de Desarrollo Municipal (COPADEMUN).

Fortalecimiento administrativo

Uno de los principales problemas del incumplimiento de los planes y programas de Desarrollo urbano es el desconocimiento de estos por parte de la población y de los mismos ayuntamientos, así como de la carencia de personal especializado en la materia al interior de los mismos, lo que se traduce en incongruencias e incompatibilidades que uso por el otorgamiento de licencias y permisos sin considerar lo previsto en los Programas.

Para todo esto, se pretende lograr que los instrumentos técnicos que a continuación se describen sirvan como elementos de gestión, seguimiento y divulgación para el conocimiento y aplicación de la estrategia general del presente Programa.

Ventanilla Única

Con el objeto de mejorar las acciones en materia de simplificación administrativa en la gestión de diferentes trámites que se realiza en el Municipio de Hermosillo se propone establecer procesos de gestión de Ventanilla Única como un instrumento de la administración pública municipal.

Las principales funciones de la ventanilla única son el proporcionar orientación e información, recepción y seguimiento de los trámites así como la entrega a los particulares de la resolución que corresponda al trámite solicitado, para lo cual se deberá establecer los acuerdos interinstitucionales como vía para el logro de dicho objetivo.

La ventanilla única deberá de contar con un coordinador debidamente capacitado que brindará orientación, información, asesoría y revisión de los trámites y de la documentación que ingresa, así como de las diferentes solicitudes particulares que el ciudadano ingrese.

Los trámites que se podrán atender en estos espacios son principalmente:

- Licencias de construcción

- Licencias de usos de suelo
- Constancia de alquileramiento y número oficial
- Permisos para la subdivisión o fusión de predios
- Inscripción al Registro Federal de Contribuyentes
- Solicitud de contrato de agua potable
- Solicitud de contrato de energía eléctrica
- Impuesto predial

Es importante señalar que la ventanilla única se encontrara físicamente en un lugar determinado por el Ayuntamiento en donde se atenderá a toda la población que a ésta acuda, además de que funcionará como método de difusión del PDUCP y como medio para la participación ciudadana.

Sistema de Información Geográfica

El Instituto de Planeación Urbana del Municipio de Hermosillo (IMPLAN), será el encargado de utilizar y administrar el sistema de información geográfica utilizada para integrar el Programa. Con esta valiosa herramienta podrán llevar a cabo sus procesos de evaluación de los programas municipales, de centro de población, parques y sectoriales de desarrollo urbano cuyos objetivos serán detectar, registrar, procesar y actualizar la información del municipio en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial; así como su evaluación que permita entre otras actividades elaborar los informes de seguimiento del Programa Parcial.

Instrumentos de Comunicación Social

Para favorecer la instrumentación del Programa Parcial será indispensable conducir una política de comunicación de los objetivos y la estrategia de desarrollo propuesta a fin de facilitar un amplio consenso social y político sobre las soluciones propuestas a los problemas de la comunidad y las acciones clave para lograr su desarrollo socioeconómico futuro. Dicha política debe definir acciones que logren que el Programa se consolidé entre las organizaciones públicas, privadas y entre las propias organizaciones ciudadanas.

Se entiende que la política de comunicación social debe perseguir los siguientes fines:

- Crear una conciencia colectiva sobre la necesidad de participar y apoyar la instrumentación del PDUCP Hermosillo.
 - Explicar de forma clara el propósito del proceso de planificación y sus conceptos más significativos.
 - Difundir públicamente y ampliamente los contenidos y resultados del proceso de planeación entre los principales agentes socioeconómicos, instituciones públicas y privadas, empresas y ciudadanos en general.
 - Invitar a los diversos medios de comunicación de la ciudad en la difusión del proceso de planificación.
- Esta política para su ejecución requerirá de una instancia municipal, cuyas atribuciones serán:
- Llevar a cabo la difusión y promoción de los objetivos y estrategia de desarrollo.
 - Intercambiar experiencias con otras instituciones.
 - Diseñar y coordinar actividades de capacitación en materia de desarrollo urbano dirigidas a los sectores público, privado y social.
 - Coordinar los ejercicios de consulta pública y de participación ciudadana que retroalimenten la acción de gobierno derivada del PDUCP.
 - Diseñar los cursos de capacitación en materia de desarrollo urbano dirigidos a funcionarios operativos municipales, a representantes de la iniciativa privada y agrupaciones representantes de la comunidad.
 - Intercambiar experiencias con otras instituciones para enriquecer los trabajos desarrollados y por realizar.

Los instrumentos jurídicos, constituyen el marco legal del PDUCP y permiten su incorporación dentro del marco legal municipal, estatal y federal, para lo cual es necesario desarrollar las siguientes acciones para la puesta en vigencia legal del Programa:

- Llevar a cabo la consulta popular, en los términos previstos por la Ley en la materia.
- La aprobación del PDUCP por parte del H. Cabildo, su correspondiente Acta, la publicación del Programa en el Periódico Oficial del Estado así como en uno de los diarios de mayor circulación local, y la inscripción en el Registro Público de la Propiedad.

Acta de cabildo de aprobación del PDUCPH

El Acta de Cabildo constituye la aprobación por parte del H. Ayuntamiento del PDUCP, una vez realizadas las acciones y requisitos formales señalados para el proyecto del Programa; a partir de la misma se inician el proceso de publicación y difusión del mismo para finalmente llevar a cabo su operación.

Convenio de Coordinación Estado-Municipio

El proceso de planeación implica la fijación de objetivos, el desarrollo de políticas y el establecimiento de procedimientos, programas y presupuestos para lograr un desarrollo equilibrado siendo el H. Ayuntamiento de Hermosillo el responsable de dirigir y controlar el desarrollo de sus territorios a través del establecimiento de la zonificación del uso del suelo en su territorio y controlando conforme a ésta la emisión de autorizaciones, permisos y licencias. Para el efecto de la zonificación del uso del suelo en el Centro de Población de Hermosillo, se propone el establecimiento de un Convenio de Coordinación entre el Ejecutivo del Estado y el titular del Gobierno Municipal de Hermosillo.

El Convenio de Coordinación deberá incorporar como elementos fundamentales los siguientes:

- El compromiso de sumar esfuerzos en la instrumentación de la estrategia de desarrollo planteada.
- El compromiso de establecer como ordenamiento municipal el esquema de zonificación primaria propuesto para el Centro de Población de Hermosillo.
- El compromiso de llevar a cabo la gestión del uso del suelo conforme a dicha estrategia y a dicho modelo de ordenamiento territorial, supervisando la adecuada utilización del suelo y emitiendo las autorizaciones, permisos y licencias correspondientes.
- El compromiso de llevar a cabo las acciones estratégicas previstas en el Programa y que de acuerdo a la ley correspondan a las atribuciones de los firmantes.
- El compromiso de establecer y hacer disponibles anualmente los recursos económicos correspondientes para llevar a cabo las acciones previstas de acuerdo a la competencia y la disponibilidad presupuestal de cada uno de los firmantes.

Instrumentos normativos de protección ambiental

La atención a los problemas ambientales y la reducción de nuevos procesos de desarrollo con una orientación de sustentabilidad demanda de importantes esfuerzos para coordinar las decisiones privadas con objetivos públicos. Esto puede lograrse a través de la utilización de una gama de instrumentos e instituciones competentes en la materia, previstas en el marco jurídico estatal especialmente la Comisión de Ecología y Desarrollo Sustentable de Sonora.

Acuerdos de Concertación Sectoriales

Se propone que en el marco de adición del Comité de Planeación del Desarrollo del Estado de Sonora (COPLADE) se definan los términos y compromisos de acuerdos de orden sectorial con las organizaciones no gubernamentales así como intersectorial cuya actuación en el Centro de Población de Hermosillo tenga una importancia estratégica en el ámbito empresarial, productivo, comercial, académico ambiental, cultural y en el ámbito del bienestar social.

FUENTES DE INGRESOS ORDINARIAS

Los instrumentos financieros, de coordinación y concertación para el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, son aquellos que de acuerdo con la estrategia del Programa buscan optimizar los recursos y la coparticipación para el desarrollo urbano entre los que se identifican los siguientes:

• Municipal Directo

• Ramo 33

• Ramo 20

• Acciones Concertadas

• SUBCEMUN

• Fideicomisos

• Fondos Especiales

• Institiva Privada

• Repartición de la Federación

• Demásias del Petróleo

Dado el interés mundial en contribuir en el mejoramiento del planeta se han generado diversas organizaciones nacionales e internacionales, que han estado trabajando con los gobiernos, en la realización de estudios y proyectos de beneficio mutuo, dando como resultado los siguientes convenios:

• ICLEI - Plan de acción climático municipal

• ITDP - Programa de Movilidad / Al

• CST embarque - Plan de movilidad sustentable en zonas

• IIIFONAVIT - Programa piloto de vivienda vertical

Instrumentos y mecanismos económicos

Este apartado busca incorporar los aspectos financieros en la instrumentación del Programa. En él se identificarán los instrumentos económicos y financieros, sus mecanismos y las fuentes de financiamiento, así como las diferentes instancias que pueden apoyar para la construcción y elaboración de los diferentes proyectos y acciones antes mencionadas.

Presupuesto Anual de Egresos Municipal de Hermosillo y Presupuesto Anual de Egresos de Dependencias Estatales con Inversiones en el Centro de Población de Hermosillo

El principal instrumento económico para el desarrollo del Centro de Población de Hermosillo es el ejercicio anual del presupuesto en el orden municipal y en el orden estatal. En el primero el presupuesto municipal se conforma de manera mayoritaria por los ingresos que recibe el Ayuntamiento a través de participaciones federales y estatales, mediante el cual se asignan recursos para abatir los rezagos sociales y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Por medio de estos ingresos el Ayuntamiento apoyará la ampliación de las redes de infraestructura existente, mejorará las condiciones de urbanización y la calidad de la vivienda.

Un segundo componente del presupuesto municipal se conforma de los recursos propios que comprenden los bienes municipales, los ingresos por la prestación de servicios públicos y las contribuciones fiscales, principalmente la correspondiente al impuesto a la propiedad inmobiliaria.

El ejercicio presupuestal municipal podrá ser complementado por el ejercicio presupuestal de aquellas dependencias del Gobierno Estatal que de acuerdo a su competencia tengan corresponsabilidad en la instrumentación de la estrategia de desarrollo del Centro de Población de Hermosillo.

Aportaciones de Recursos Federales

Además importante a los ejercicios presupuestales municipales y estatal para el Centro de Población de Hermosillo es el ejercicio presupuestal de las Secretarías y entidades de la Administración Pública Federal. En concordancia con la estrategia que plantea el Programa, las fuentes de recursos federales que pueden concretarse en acciones para el desarrollo de la zona, considerando tanto las extensiones de crecimiento, el mejoramiento del área urbana existente son los siguientes:

SEDESOL / SEDATU

Cuenta con una amplia gama de instrumentos para la inversión pública en diversos aspectos relacionados con el desarrollo de Hermosillo:

• Programa de Adquisición de Suelo bajo para vivienda

• Programa Habitat

• Programa de Incentivos Estatales

• Programa Jóvenes por México

• Programa Opciones Productivas

• Programa de Desarrollo Humano Oportunitades

• Programa de Ahorro, Subsidio y Crédito para la Vivienda Progresiva Tu Casa SEMARNAT

• Programas Estratégicos

• Programa para detener y revertir la contaminación de los sistemas que sostienen la vida (aire, agua y suelos)

• Programa para detener y revertir la perdida de capital natural

• Programas Regionales y Multisectoriales**Financiamiento de la Banca de Desarrollo**

El financiamiento del gasto público municipal, siempre ha estado limitado por el sistema tributario federal, de manera tal que los recursos presupuestales nunca son suficientes para llevar a cabo el total de las acciones requerido complementarse con otros tipos de financiamiento que puede provenir de las diversas fuentes con que cuenta la banca de desarrollo.

Banobras

Institución financiera para las obras y servicios públicos por excelencia que puede financiar obras y acciones diversas como: adquisición, regulación y lotes con servicios, infraestructura urbana como introducción de agua potable, alcantarillado sanitario y pluvial, instalación de plantas de tratamiento, vialidad, guarniciones y banquetas, electrificación, alumbrado público y acciones de mejoramiento de la imagen urbana; infraestructura regional como telecomunicaciones, ferrocarriles, puertos aéreos, equipamientos de educación, rastros, centrales de acierto, central de transportes, áreas verdes, plazas, parques y jardines, mobiliario urbano.

Banco Nacional de Comercio Exterior

Es un instrumento del Gobierno Mexicano enfocado a incrementar la competitividad de las empresas mexicanas primordialmente las pequeñas y medianas empresas en el ramo turístico, comercial, industrial, agropecuario, manufacturero, etc. vinculadas directa e indirectamente con la exportación. Esta instancia otorga un apoyo integral a través de servicios de calidad en: capacitación, información, asesoría, coordinación de proyectos y financiamiento.

Esta institución es una alternativa de crédito ágil y rápido para la adquisición de maquinaria y equipo en apoyo a los pequeños y medianos empresarios que buscan incrementar su capacidad de producción y participación en el comercio exterior de forma tal que obtengan mayor beneficio.

Nacional Financiera

Esta institución otorga financiamientos para el fomento y desarrollo de las empresas, de manera preferente a las micro, pequeñas y medianas empresas. Igualmente realiza su actuación de fomento al desarrollo de los mercados financieros además de cumplir con sus funciones como agente financiero del Gobierno Federal y como fiduciario.

Reestructuración de Pasivos

Fondo Nacional de Apoyo para las Empresas de Solidaridad (FONAES) ofrece a las empresas del sector artesanal, forestal, pesquero, pesquero, agrícola, micro-empresarial y cajas solidarias apoyo para la comercialización, asistencia técnica, capacitación, elaboración de estudios, compra de insumos y bienes de capital. Sus principales formas de financiamiento son:

Fideicomisos: La conformación de este instrumento de financiamiento resulta una forma eficiente y con una operación idónea para asegurar que los fondos serán utilizados con el único fin por el que se crea esta figura.

Crédito: Este instrumento puede ser personal o empresarial de inversión, se suele utilizar de forma inmediata para los fines que se solicita, los fondos pueden ser de la banca comercial o de la banca de desarrollo.

Asociación: En su caso se pretende formar asociaciones entre los diferentes actores sociales que puedan intervenir en la creación e impulsión de las áreas detonadoras, existen varios tipos de asociaciones de tal forma que pueden adaptarse a las necesidades y condiciones de cada tipo de los proyectos.

Programa de Actualización del Catastro Urbano

Uno de los principales retos que enfrentan las administraciones municipales es el contar con las herramientas adecuadas que les permitan incrementar sus ingresos propios y proporcionar en forma oportuna y eficaz los servicios públicos que demanda la comunidad.

Los recursos que obtienen los municipios por el gravamen a la propiedad raíz, son la principal fuente de sus ingresos propios. Por ello resulta de la mayor trascendencia lograr que el Municipio de Hermosillo pueda contar y mantener un registro catastral actualizado que permita su utilización para diversos fines.

Mediante un proceso continuo de ajuste de sus valores catastrales de suelo y edificaciones para evitar altas desproporcionadas cada cierto periodo y, atendiendo a la capacidad de pago de las familias en zonas predominantemente habitacionales y al valor comercial de los terrenos en zonas predominantemente comerciales e industriales, en el menor plazo posible, la Tesorería Municipal podría aumentar de manera notable la eficiencia en la recaudación.

A fin de mejorar la operación de los sistemas de catastro urbano se proponen las siguientes actividades:

- Adecuación de leyes y reglamentos, elaboración de estudios de impacto fiscal, manuales administrativos, de organización y procedimientos, y elaboración de instructivos técnicos
- Adquisición de equipo de computo y mobiliario ordinario y especializado, como sistemas de computo y topográfico para procesamiento de información catastral, valuación inmobiliaria, fiscalización, control de cuentas y recaudación
- Contratación de servicios especializados de digitalización del acervo registral, procesamiento de información, levantamiento de información en campo.
- Planeación, diseño y realización de cursos de capacitación para el personal técnico, administrativo e incluso directivo del registro y catastro
- Construcción, ampliación o remodelación de oficinas e instalaciones

El resultado de la modernización catastral generará una mayor y más justa captación de ingresos a partir de ampliar la base de contribuyentes, el sistema podrá tener los elementos técnicos para que en un futuro se modifiquen los valores catastrales para acercarlos a los valores comerciales inmobiliarios, lo que también producirá un ingreso sustancioso en la captación fiscal.

Finalmente, el sistema modernizado tendrá una base de información actualizada en una plataforma de sistema de información geográfica cuya utilidad es muy diversa para la gestión de los usos del suelo y la emisión de autorizaciones, permisos y licencias, la localización y las medidas de los predios y los inmuebles, la aplicación de medidas de alineamiento de predios, la utilización de la cartografía urbana para el diseño de proyectos urbanos de ampliación de calles, introducción de redes de infraestructura, construcción de equipamiento urbano, etc.

Asociaciones público-privadas

Reciclamiento de áreas deterioradas del centro de población con la participación de la inversión privada y la facilitación del Ayuntamiento, cobrando contribuciones para la mitigación de las externalidades, especialmente en infraestructura.

Reformas legislativas para fomentar la ejecución de grandes obras públicas mediante mecanismos de participación privada en tanto se cuenta con estrategias, proyectos, instrumentos y modificaciones legislativas que permiten el financiamiento privado en las grandes obras públicas con énfasis en vialidades, transporte público, agua potable, alcantarillado y recolección de basura. Crear las contribuciones especiales (venta de servicios, captura de plusvalías, obras por cooperación, entre otros), a través de: a) Cambios de usos de suelo que incrementen el valor de los inmuebles; b) Obras viales que aumenten el valor de los inmuebles; c) transferencia de potencialidades de ciertos polígonos de la ciudad a otras áreas que pudieran incrementar su intensidad y densidad de usos de suelo y actividades económicas; d) Obras de infraestructura que mejoran las condiciones de las diversas colonias donde se realizan; e) Mejoramiento del transporte público que facilite la movilidad. Asimismo, promover reglamentaciones para: a) Facilitar los trámites burocráticos para la apertura de negocios y eliminar la informalidad; b) El traslado de sombra; c) Para la recaudación de diferentes pagos que realizan los ciudadanos.

Sistema Fiscal y Hacienda Pública

Un sistema fiscal de financiamiento al desarrollo urbano moderno y adecuado a las necesidades de financiamiento del gasto del centro de población, que incentive el desarrollo económico y desincentive los daños ecológicos, y que se incorporen esquemas novedosos de financiamiento tales como las bursatilizaciones, asociaciones público-privadas y maximización de los rendimientos del tesoro público, así como los mecanismos para que parte de las contribuciones especiales sean revertidas a su lugar de origen. Asimismo, promover una hacienda pública local más independiente de la federación y, en cierta medida del estado, y de los cambios políticos, con capacidad suficiente para elevar al máximo el rendimiento de las inversiones públicas.

Desarrollos Certificados

Los Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables son:

- Áreas de desarrollo integralmente planeadas que contribuyen al ordenamiento territorial de los estados y municipios y promueven un desarrollo urbano más ordenado, denso, justo y sustentable.
- Motor del desarrollo regional, donde la vivienda, infraestructura, servicios, equipamiento, comercio, educación, salud, industria, esparcimiento y otros insumos, constituyen el soporte para el desarrollo de proyectos económicos estratégicos.
- Emprendimientos mixtos en los que participan los gobiernos federal, estatal y municipal, desarrolladores y propietarios de tierra, que se integran a los centros urbanos existentes.

Grupo de Promoción y Evaluación de Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables (GPEDUIS)

Con el objetivo de ampliar soluciones para la problemática existente en la creación de vivienda social, el gobierno federal, a través de la Secretaría de Economía (SE), la Secretaría de Energía (SENER), la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), la Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI), la Sociedad Hipotecaria Federal (SHF), el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS), el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), el Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (FONASSSTE) y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), suman sus esfuerzos a través del Grupo de Promoción y Evaluación de Desarrollos Urbanos Integrales Sustentables (GPEDUIS) para impulsar la integralidad y sustentabilidad de nuevos desarrollos urbanos, cuyos beneficios son:

- Incorporar a desarrolladores inmobiliarios, estados y municipios, propietarios de tierra, inversiones e intermediarios financieros en proyectos urbanos de vivienda sustentable
- Mayor y mejor vivienda para la población desatendida
- Infraestructura urbana eficiente y sustentable
- Industria, empleo, comercio y servicios
- Estrategias integrales de movilidad y accesibilidad
- Equipamiento social, de salud, educativo, deportivo, comercial de esparcimiento, seguridad, cultura, etc.
- Protección al medio ambiente y un aprovechamiento racional de los recursos naturales
- Creación de nuevos polos de desarrollo en todo el país, en donde los desarrollos habitacionales irán acompañados de infraestructura, industria, fuentes de empleo, comercio, clinicas, centros de educación para "crear ciudad"

Esta es tu casa

Programa para la adquisición de vivienda con subsidio federal, teniendo como prioridad la atención de personas con mayor pobreza, teniendo como prioridad la atención de grupos vulnerables tales como: personas con discapacidad, adultos mayores, madres solteras, hogares con niños de hasta 14 años de edad. Este subsidio es apoyado por la Comisión Nacional de Vivienda y la Comisión de Vivienda del Estado de Sonora y tiene como objetivo apoyar a personas de bajos ingresos para adquirir una vivienda digna y decorosa con un subsidio para vivienda con recursos del Gobierno federal y una parte proporcional del Gobierno Federal.

Instrumentos de Participación de la Comunidad

La puesta en operación del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo dependerá en gran medida en el grado de participación de la sociedad que habita y trabaja en la zona de estudio. La suma de esfuerzos de las entidades del sector público con las organizaciones no gubernamentales que se constituyen como actores relevantes para el desarrollo de su propio entorno será la fuerza fundamental para impulsar a regiones a aumentar su desarrollo y aprovechar sus potenciales de desarrollo.

El principal objetivo de la participación ciudadana es lograr una interrelación entre la población y las instituciones, así como la cohesión y cooperación entre ellos para buscar las soluciones tanto físicas como sociales, dentro de este marco se plantean los siguientes instrumentos que posibilitarán su desarrollo.

Consejo Consultivo del IMPLAN

Este organismo es un organismo consultivo de participación ciudadana de carácter permanente que tendrá como objeto vigilar la correcta aplicación de los Programas de Desarrollo Urbano que correspondan y así como las demás resoluciones que de acuerdo con la Ley lo ameriten.

Su operación es importante para abrir un foro de discusión y construcción de consensos en materia de ordenamiento de Hermosillo.

Consejo Consultivo de Desarrollo Urbano Integral Sustentable

El Consejo Consultivo de Desarrollo Urbano Integral Sustentable, al momento de su creación, dirigirá, evaluará y orientará el desarrollo de vivienda.

Portal del PDUCP en Internet

Una de las principales herramientas para promover la participación de la sociedad en la planeación, instrumentación, seguimiento y evaluación del Programa de Desarrollo Urbano de Hermosillo es el acceso al sitio de Internet establecido por iniciativa del Ayuntamiento de Hermosillo con el objeto de difundir la información y la posibilidad de consulta de los documentos relevantes para el desarrollo de la zona siendo un foro amplio para recoger los puntos de vista de la sociedad.

XII. MECANISMOS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

MECANISMOS DE SEGUIMIENTO DE ACCIONES

Los programas deberán mantenerse actualizados por lo que en consecuencia, estarán sometidos a un proceso de evaluación anual, para promover, controlar y, en su caso, corregir su ejecución.

El sistema de evaluación calivo al ordenamiento territorial y desarrollo urbano en el Ayuntamiento, estará a cargo del IMPLAN y tendrá como propósito establecer la situación, problemática y perspectivas de los asentamientos humanos, así como determinar la eficiencia de las políticas y acciones realizadas en el territorio del municipio para la consecución de los objetivos establecidos en los programas.

Se sugerirá comprender el análisis y juicio crítico del cumplimiento y avance de que se trate, respecto a:

- I Los objetivos y metas planteadas
- II Las políticas y estrategias de ordenamiento territorial y urbano, de zonificación y aprovechamiento del suelo
- III La observación de las disposiciones para las áreas de conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población
- IV Las estrategias en materia de infraestructura y equipamiento en los escenarios que señale el respectivo programa
- V La ejecución de los proyectos estratégicos, así como la realización de los programas y acciones señaladas a corto plazo.

El ayuntamiento podrá utilizar, además de los medios oficiales, otras publicaciones y medios de divulgación e información, incluyendo los electrónicos, para contribuir al mejor conocimiento y la observancia de los programas. Así mismo estarán disponibles en el Sistema Estatal de Información y en las oficinas públicas correspondientes, para su consulta.

Mecanismos de Seguimiento, Control y Evaluación del Programa

Proceso de Gestión de los Usos del Suelo

Será el Municipio de Hermosillo, apoyado por el IMPLAN y la CIDE los responsables de administrar la zonificación de usos del suelo propuesto. Los instrumentos de gestión que se proponen para facilitar dichas actividades son los siguientes:

- Sistema de indicadores para evaluar el progreso de los programas y proyectos estratégicos.
- Informe anual de avance

Cada Programa debe estar sujeto a una constante evaluación y seguimiento. Es importante que se establezca un período de revisión y evaluación del PDUCP Hermosillo, presentando cuando menos un informe anual, para determinar de qué manera está respondiendo a las necesidades y exigencias de la población en general así como de los proyectos estratégicos que tienen una correspondencia regional. Para ello será muy valiosa la entrada en operación de los consejos ciudadanos anteriormente propuestos. Los líos de evaluación que se llevarán a cabo serán:

Evaluación Técnica

La evaluación técnica pondrá especial atención a la eficacia del Programa, esto es, verificar periódicamente si se están cumpliendo las metas previstas en cada una de las acciones que se contemplan. Esta evaluación la realizará la Dirección de Desarrollo Urbano y el Consejo Consultivo del IMPLAN Hermosillo para lo cual la DDU diseñará formatos de evaluación periódica para facilitar el control y la evaluación permanente del sector.

Evaluación Financiera

A partir del diseño de indicadores estratégicos, el IMPLAN estimará periódicamente los costos de los resultados de los proyectos para contrastarlos con los beneficios generados. Además de evaluar de esta manera la eficiencia de los proyectos se dará información que permita orientar mejor el gasto en el sector desarrollo urbano y estimar los recursos necesarios para alcanzar las nuevas metas y objetivos que se determinen.

Evaluación Social

La evaluación social es fundamental en el contexto de este Programa. La figura operativa diseñada para facilitar la evaluación social de este Programa será el Consejo Consultivo del IMPLAN Hermosillo. La participación de los grupos sociales se canaliza a través de la vertiente de concertación en la que se celebran acuerdos, convenios o contratos para efectuar tareas conjuntas entre dependencias o entidades del sector público con grupos sociales o particulares, según lo establecido en los documentos de planeación.

MECANISMOS DE EVALUACIÓN Y RETROALIMENTACIÓN DEL DESARROLLO URBANO

Como ayuda para medir los avances del Desarrollo Urbano en el centro de población y la implementación del Programa, así como el logro de los objetivos y la realización de acciones y proyectos se proponen los siguientes instrumentos para su evaluación y seguimiento:

- Evaluación anual, el Instituto Municipal de Planeación Urbana de Hermosillo en coordinación con la Coordinación General de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Ecología y demás dependencias relacionadas con esta materia, elaborará una evaluación anual del desarrollo de cada una de las líneas estratégicas del Programa y el estado que guardan cada uno de los cuatro elementos ordenadores del centro de población.

- Observatorio local de desarrollo, como instancia técnica para la evaluación del estado del desarrollo en el municipio, a través de recopilación de datos, la elaboración y publicación de índices que puedan dar seguimiento a lo largo del tiempo y comparar con otras ciudades.

Así mismo es importante crear un sistema integral concentrador donde las dependencias involucradas en el desarrollo e infraestructura del municipio puedan mantener la información que se les solicita para la actualización del programa en forma permanente. Sirviendo a su vez para contar con la información actualizada para los programas de apoyo económico estatales.

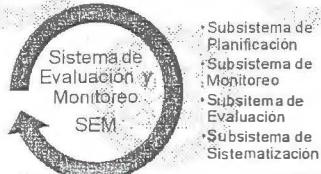
federales e internacionales, que así lo solicitan independientemente de aquellos documentos donde periódicamente es utilizada dicha información. Logrando una toma de decisiones con datos actualizados en beneficio de la ciudadanía y desarrollo del centro de población.

Como documentos se tendrá los siguientes:

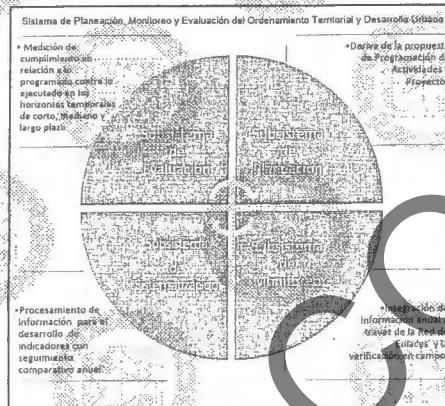
- Formato de evaluación y/o modificación:
 - Nombre de la dependencia:
 - Nombre de la persona de enlace:
 - Clave de la estrategia:
 - Nombre Estrategia a Evaluar:
- Conforme a la tabla de programación se marcan las observaciones.
- Formato de reportes semestrales y anuales:
 - Nombre de la dependencia:
 - Nombre de la persona de enlace:
 - Clave de la estrategia:
 - Nombre Estrategia a Evaluar:

Esto se llevará a cabo mediante el Sistema de Evaluación y Monitoreo (SEM).

Los sistemas de Planificación, Monitoreo y Evaluación (PME) comprenden procesos de recolección y uso de información, con evidencias sobre los cambios generados en un periodo de tiempo y que tienen como fin guiar las estrategias hacia el impacto deseado. Para este caso se vinculan al cumplimiento de la normatividad y ejecución de la programación del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo pero pueden extenderse a niveles territoriales de menor o mayor tamaño. En general, estos sistemas son necesarios para la formulación y evaluación de las políticas, públicas, proyectos y programas, así como para la rendición de cuentas, la toma de decisiones presupuestales y la gestión del desarrollo. El modelo propuesto para su implementación en relación a los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano es el siguiente.



Cada uno de estos subsistemas requiere una serie de actividades específicas y una temporalidad para su ejecución, quedando su definición reflejada en el programa institucional del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Hermosillo como responsable de su gestión y requiriendo la habilitación de una red de enlaces proveedores de información. Estos informes se integrarán al Sistema Municipal de Información Documental y se procesará en el Sistema de Información Geográfica para la producción de documentos de análisis y diagnóstico lo que facilitará el seguimiento y evaluación de la programación y la vigilancia del cumplimiento de la normatividad formulada en el PDUCPH.



Objetivo General

Integrar un proceso para la sistematización de información que permita evaluar y monitorear el cumplimiento de acciones y proyectos derivados de objetivos, estrategias, líneas de acción y políticas públicas de los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

Objetivos Específicos

- Homologar el tipo de datos que se requieren para la sistematización de información aplicables a los programas derivados de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
- Desarrollar un sistema de registro de datos para la integración de indicadores que permitan cuantificar el impacto de las acciones por asentamiento humano, centro de población, zonas, regiones y municipio.
- Actualizar anualmente la información por tipo de programa.
- Difundir a los actores participantes los diagnósticos comparativos para la identificación de deficiencias y/o avances en el cumplimiento de las estrategias.
- Identificar áreas de oportunidad para la integración de acciones de forma secuenciada
- Desarrollar la propuesta de Programación de Actividades y Proyectos.
- Procesamiento de información para el desarrollo de indicadores con seguimiento comparativo anual.
- Proporcionar información finalizada de la Red de Enlaces, estrategias y/o verificación en campo.

por períodos fiscales (Anuales, corto, mediano y largo plazo).

- Modificar la programación de acciones y proyectos por períodos anuales.
- Alinear las estrategias y políticas públicas de desarrollo de los tres niveles de gobierno.
- Identificar las instancias que puedan coordinarse por estrategia y acciones que deriven de ellas, con el fin de sumar esfuerzos, presupuestos, operación y sugerencia en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del municipio.
- Fortalecer la toma de decisiones a través de la identificación de prioridades que generen un mayor impacto en beneficio de la población del municipio.
- Disminuir los costos de actualización de diagnósticos integrados en los programas.

Para la inclusión de las actividades de monitoreo y evaluación de acciones en los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano se requiere lo siguiente:

Acciones:

- Elaboración, difusión y capacitación en el Manual del Sistema de Evaluación y Monitoreo de los Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
- Establecimiento de la Red de Enlaces.
- Capacitación a integrantes de la Red de Enlaces.
- Integración de informes de ejecución derivados de las instancias ejecutoras de acciones programadas.
- Determinación de indicadores por instancia productora de datos.
- Desarrollo de indicadores por tipo de estrategia.
- Verificación de información para identificación de impacto en la estrategia.
- Sistematización de datos y desarrollo de diagnósticos anuales.
- Difusión de resultados.

Evaluación

Etapa I

A través de un sistema de semáforo la evaluación de PDUCPH se enfocará a la identificación de acciones realizadas, no realizadas, modificadas en su alcance o periodo temporal, por política, estrategia y objetivo aportados por los informes anuales para integrarse en un proceso permanente y dinámico de retroalimentación.

Etapa II

Identificación de vulnerabilidades y factores de modificación para el cumplimiento de la programación considerando los siguientes factores:

- Presupuesto.
- Operación.
- Normatividad.
- Coordinación de Actores.
- Contingencias.
- Proyectos y acciones extraordinarias.

Etapa III

Presentación y difusión de resultados anuales para reprogramación, modificación e inclusión de acciones en la programación de los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

Responsabilidades

El Instituto Municipal de Planeación Urbana de Hermosillo será el responsable de solicitar y administrar la información necesaria para el desarrollo de los procesos de planificación, monitoreo y evaluación de los programas derivados de la Ley de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

Para ello establecerá como periodo de entrega de información al primer trimestre del año fiscal posterior a la ejecución de acciones. Esta información deberá ser presentada en soportes escritos y electrónicos.

Así mismo se podrá requerir en cualquier momento para actividades de retroalimentación y aclaración de información a los enlaces designados por unidad administrativa habilitada para realizar esta función.

III: GLOSARIO

Acción de urbanización.- La adecuación del suelo rural o del suelo previamente urbanizado, que se habilita como tal y que está regulado por las auto-izaciones que se otorgan con base en los programas de ordenamiento territorial de centros de población y sus respectivos programas parciales.

Acción Urbanística.- La urbanización del suelo y la edificación en el mismo; comprendiendo también la transformación del suelo rural o urbano; las fusiones, subdivisiones y fraccionamientos de áreas y predios; los cambios en la utilización y en el régimen de propiedad de los predios; la rehabilitación de predios y de zonas urbanas; así como la instalación o mejoramiento de las redes de infraestructura.

Anexo Gráfico.- El conjunto de planos impresos y/o en archivos digitalizados, que forman parte de un documento.

Área Urbana.- La ocupada por infraestructura, equipamiento, instalaciones y edificaciones de un centro de población.

Áreas Urbanizadas.- Sólo las áreas ocupadas por instalaciones necesarias para la vida normal del municipio, que cuentan con su incorporación municipal o con la aceptación del Concejo, que están en proceso de acordarla, en lo cual está asignado el uso de suelo.

Área urbanizable.- La superficie susceptible de ser urbanizada de la manera prevista en el programa de ordenamiento territorial y desarrollo urbano que corresponda por reunir condiciones para ser dotadas de servicios, incluidas las reservadas para el crecimiento de un centro o de población o para la fundación de nuevos asentamientos humanos.

Asentamiento humano - El establecimiento de un conglomerado demográfico con el conjunto de sus sistemas de convivencia en un área físicamente localizada, considerando dentro de la misma los elementos físicos, culturales y las otras realidades que lo integran.

Asentamientos humanos irregulares - Los núcleos de población ubicados en áreas o predios con acciones de urbanización, fraccionados o subdivididos sin las autorizaciones correspondientes conforme a esta ley y los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano vigentes.

Áreas de Reserva Urbana - Las que corresponden a los terrenos donde se dispone el crecimiento del centro de población. En estas áreas corresponderá a las autoridades municipales promover el desarrollo de las obras de urbanización básica sin las cuales no se autoriza la modalidad de alguna acción urbanística.

Centro de Población - Las áreas constituidas por las zonas urbanizadas, las que se reserven para su expansión y las que se consideren no urbanizables por causa de preservación ecológica, prevención de riesgos y mantenimiento de actividades productivas dentro de los límites de dichos centros.

Clave Catastral - Clave asignada a un predio para su ubicación geográfica dentro del municipio.

Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS) - Determina la máxima superficie edificable del mismo, excluyendo de su edificación en un lote determinado, excluyendo de su cuantificación las áreas ocupadas por sólanos.

Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS) - Determina la máxima superficie construida que puede tener una edificación, en un lote determinado, excluyendo de su cuantificación las áreas ocupadas por sólanos.

Concejo - El concejo Municipal respectivo.

Conservación - La acción tendiente a mantener el equilibrio ecológico y preservar el estado de la infraestructura, equipamiento, vivienda y servicios urbanos de los centros de población, incluyendo sus valores históricos y culturales.

Consulta Vecinal - Carta de consentimiento de los propietarios y/o vecinos colindantes y más cercanos a un predio, lote, inmueble o construcción, para que este funcione con un determinado uso, el cual es incompatible con la zona o no cumple alguno o varios de los requisitos señalados.

CPH - Centro de población de Hermosillo - El área constituida por las zonas urbanizadas, las que se reserven para su expansión y las que se consideren no urbanizables por causas de preservación ecológica, prevención de riesgos y mantenimiento de actividades productivas dentro de los límites de dicho centro, así como las que por resolución de la autoridad competente se reserven para la fundación de los mismos.

Crecimiento - La acción tendiente a ordenar y regular la expansión física de los centros de población.

Densidad de la edificación - El conjunto de características físicas referentes al volumen, tamaño y conformación exterior, que debe reunir la edificación en un lote determinado, para un uso permitido. La reglamentación de la densidad de la edificación determina el máximo aprovechamiento que se puede dar en un lote sin afectar las condiciones de la zona donde se encuentra ubicado.

Destinos - Los fines públicos a que se prevea dedicar determinadas zonas o predios de un centro de población.

Estudio de Riesgo - Estudio de las condiciones de las actividades riesgo, mismo que se dictamina por las instancias competentes.

Estudio de Uso de Suelo - Estudio presentado por el solicitante a la coordinación en el que se evalúan los impactos urbanos, como a la imagen de la zona en que se pretende un uso del suelo en tipo o intensidad diferente a lo señalado en el pliego de uso de suelo y destinos.

Centro de población - Las áreas constituidas por las zonas urbanizadas, las que se reserven para su expansión y las que se consideren no urbanizables por causas de preservación ecológica, prevención de riesgos y mantenimiento de actividades productivas dentro de los límites de dicho centro, así como las que por resolución de la autoridad competente se reserven para la fundación de los mismos.

CIDUE - Coordinación de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Ecología.

Conservación - La acción tendiente a mantener el equilibrio ecológico y/o preservar en buen estado la infraestructura, equipamiento, vivienda y servicios urbanos de los centros de población, incluyendo su patrimonio histórico y cultural.

Conurbación - La continuación física y demográfica que forman o tienden a formar dos o más centros de población situados en dos o más territorios municipales.

Desarrollo regional - El proceso de crecimiento social y económico de determinadas unidades geográficas, para garantizar la funcionalidad rural urbana y el mejoramiento de la calidad de vida de la población, la preservación del medio ambiente y la conservación y reproducción de los recursos naturales.

Desarrollo sustentable - El proceso evaluable mediante criterios e indicadores de carácter ambiental, económico y social que tiende a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, que se funda en medidas apropiadas para la preservación del equilibrio ecológico, la protección del ambiente, el aprovechamiento de los recursos naturales, el desarrollo económico equilibrado y la cohesión social de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras.

Desarrollo urbano - La adecuación y orientación ordenada y planificada del proceso de urbanización y ocupación del espacio urbano en sus aspectos físicos, económicos y sociales, que implica la transformación espacial y demográfica. Proceso que tiende al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la conservación del medio ambiente y el mantenimiento de las ciudades en condiciones de funcionalidad.

Destinos - Los fines públicos a que se dedican, o está previsto dedicar, determinadas áreas o predios de un centro de población.

Dictamen de congruencia de los programas de Desarrollo urbano - El documento oficial a través del cual la Secretaría se pronuncia sobre la correspondencia que guardan los programas municipales de ordenamiento territorial, de desarrollo urbano de centros de población y los que de estos se deriven, con los programas de ordenamiento territorial conforme a esta ley.

Dictamen para usos de impacto regional - El documento oficial a través del cual la Secretaría determina sobre la procedencia en obras, actividades o proyectos y cuya materia no se encuentre expresamente atribuida a la Federación y que puedan provocar una alteración significativa en el aprovechamiento del territorio o desequilibrio ambiental en el Estado.

Distrito - División de un territorio con carácter administrativo o jurídico.

Equipamiento urbano - El conjunto de inmuebles, instalaciones y edificaciones de uso público utilizado para prestar los servicios urbanos y el desarrollo de las actividades económicas, culturales y sociales de la población.

Infraestructura urbana - El conjunto de componentes, tales como el suelo, la vialidad, el transporte, la vivienda, el equipamiento, la infraestructura, la estructura inmobiliaria, paisaje y su medio ambiente, entre otros, que están interrelacionados y que constituyen la organización espacial que caracteriza a un área urbana.

Fraccionador - La persona física o moral que el Ayuntamiento autoriza para realizar un fraccionamiento sobre un predio determinado.

Fraccionamiento - La división de un predio en manzanas y lotes y/o supermanzanas que requiere del trazo y construcción de una o más vías públicas, así como la ejecución de obras de urbanización que le permitan la dotación de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, dando tenencia los lotes acceso a la vía pública.

Fusión de predios - La unión en un solo predio de dos o más predios colindantes.

Fundación - La acción de establecer un asentamiento humano.

INPLAN - Instituto Municipal de Planeación Urbana de Hermosillo

Infraestructura urbana - El conjunto de sistemas y redes a través de los cuales se organizan, suministran y distribuyen los bienes y servicios de un centro de población.

Infraestructura urbana humana - El conjunto de obras de cabeza y las líneas troncales o principales para la introducción y suministro del agua potable, la energía eléctrica, la vialidad principal y el desalojo de aguas en un centro de población o en una zona del mismo.

Integración funcional del territorio - La forma de estructurar el territorio como resultado de la organización espacial y especialización socioeconómica de los centros de población, así como de las características físicas y de comunicaciones que lo constituyen.

LDU - Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sonora

LGAH - Ley General de Asentamientos Humanos

Licencia de urbanización - El documento mediante el cual el ayuntamiento autoriza al fraccionador construir las obras de infraestructura contenidas en el convenio autorización del fraccionamiento.

LOTDUES - Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora

Manifestación de Impacto Ambiental - El documento presentado por el solicitante al Ayuntamiento, en el que se señalan los efectos que produce la modificación del medio ambiente de una zona o área determinada, por la acción del hombre o la naturaleza.

Manifestación de Impacto Vial - Estudio realizado por el solicitante en el que se señalan los efectos que produce la generación, atracción y combinación de viajes de vehículos, dentro del sistema vial municipal y sus medidas de mitigación por un uso de suelo determinado, validados por la Dirección de Tránsito Municipal previo dictamen de INPLAN.

Mejoramiento - Acción tendiente a reordenar o renovar las zonas de un centro de población de incipiente desarrollo o deterioradas físicas o funcionalmente.

Normas técnicas urbanas - El conjunto de disposiciones que tienen por objeto regular diversos aspectos urbanísticos y de construcción en los centros de población.

Ordenamiento territorial - La estrategia de desarrollo socioeconómico que mediante a adecuada articulación funcional y espacial de las políticas sectoriales, busca promover patrones sustentables de ocupación y aprovechamiento del territorio.

Organismo operador - La entidad pública, estatal, municipal o intermunicipal, que en los términos de la ley de la materia, tiene la responsabilidad de administrar y prestar los servicios públicos de agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de aguas residuales de origen municipal, dentro de los límites de su circunscripción territorial.

Patrimonio histórico y cultural - Los bienes inmuebles que cuenten con valor arquitectónico vinculados a la historia local y nacional o que hayan cobrado un valor o significado para la comunidad, incluyendo el patrimonio arqueológico o paleontológico formado por los bienes inmuebles producto de culturas anteriores al establecimiento de la hispanidad en el territorio que comprende el Estado de Sonora.

PDÜUPH - Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Hermosillo, Sonora

Pulgíano de actuación concertada - El instrumento de acción que se aplica sobre una superficie del territorio previamente definida para el desarrollo de proyectos urbanos integrales, cuyo objetivo es el de consolidar y garantizar el suelo regular las participaciones de los actores involucrados y proponer mecanismos de financiamiento y recuperación financiera.

Programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano - Los documentos que contienen el conjunto de disposiciones para alcanzar los objetivos previstos de ordenamiento territorial de los centros de población en el Estado y sus regiones, y de conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población de la Entidad a fin de lograr una distribución equilibrada y sustentable de la población y de las actividades económicas que se desarrollan en el espacio urbano.

Provisiones - Las áreas que serán utilizadas para la fundación de un centro de población.

Régimen de condonamiento - La condición que presentan o a que están sujetos los diferentes departamentos, viviendas, casas, locales o áreas de un inmueble, construidos en forma vertical, horizontal o mixta, susceptibles de aprovechamiento independiente, por tener salida propia a un elemento común de aquél o a la vía pública, que pertenezcan a distintos propietarios, teniendo cada uno de estos un derecho singular y exclusivo de propiedad sobre su departamento, vivienda, casa, local o área y, además, un derecho de copropiedad sobre los elementos y partes comunes del inmueble.

Reservas - Las áreas de un centro de población que serán utilizadas para su crecimiento.

Réptitificación - El reacomodo de lotes de un área previamente autorizada.

Subdivisión - La acción que consiste en la partición de un terreno en dos o más fracciones que no requiera el trazo de vía pública, restringida únicamente a aquellos casos en que se trate de un predio.

Sector Privado - Agrupaciones, empresas o instituciones privadas legalmente constituidas e inversionistas dedicados al desarrollo inmobiliario, fraccionadores y constructoras de vivienda.

Sector Social - Agrupaciones sociales, culturales, educativas, asociaciones de vecinos y, en general, la ciudadanía que en forma ordenada y dentro del marco legal participe o tenga interés en el desarrollo del centro de población.

Secretaría.- La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano. SIDUR

Sector.- Parte de un espacio o territorio, parte de una clase o colectividad que presenta características peculiares.

Señalamiento Horizontal.- El señalamiento horizontal son las rayas, los símbolos y las letras que se pintan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, dentro de o adyacentes a las vías de circulación, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodamiento con el fin de regular o canalizar el tránsito e indicar la presencia de obstáculos.

Señales Informativas (SI).- Son tableros fijados en postes con leyendas, escudos y flechas que tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su itinerario por calles, carreteras y autopistas, e informarle sobre nombres y ubicación de las poblaciones, lugares de interés, kilómetros y otras recomendaciones que conviene observar. Son señales bajas o elevadas que se fijan en postes, marcos y otras estructuras.

Señales Preventivas (SP).- Se utilizan para indicarle al conductor de los cambios en el alineamiento horizontal, en la sección transversal, de los entronques, de los cruces de personas, ganado y otros modos de transporte, de la situación de la circulación y así como de los estados específicos de la superficie de rodamiento.

Señales Restritivas (SR).- Se utilizan para indicarle al conductor de las restricciones que tiene la vialidad en lo referente a las preferencias de paso, los límites de velocidad, las restricciones en giros, sentidos de circulación, pesos y dimensiones, lugares de estacionamiento y circulación de vehículos y peatones.

Señalamiento Vertical.- El señalamiento vertical es el conjunto de tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, con leyendas y/o símbolos que tienen por objeto regular el uso de la vialidad, indicar los principales destinos, la existencia de algún sitio turístico o servicio, o transmitir al usuario un mensaje relativo a la vialidad. Para cumplir con su función las señales son preventivas, restitutivas o informativas.

Servicios urbanos.- Las actividades operativas públicas prestadas directamente por la autoridad competente, o a través de los particulares en los términos previstos por las leyes aplicables, para satisfacer necesidades colectivas en los centros de población.

Supermanzanas.- La superficie de terreno de forma regular o irregular delimitada por vías de circulación primaria o bien colector, con toda la infraestructura de servicios a pie de terreno.

Transporte Foráneo.- Servicio que se presta por vías de jurisdicción estatal de una población a otra, en municipios diferentes, con paradas terminales y horarios fijos. Fuente: Ley de Transporte del Estado de Sonora.

Transporte Suburbano.- Servicio que se presta partiendo de un centro de población a sus lugares aledaños, pero siempre dentro del espacio territorial de un municipio, con paradas, terminales y horarios fijos.

Transporte Urbano.- Servicio que se presta dentro del perímetro urbanizado de los centros de población del Estado, con paradas y horarios de servicio fijos.

Usos de Suelo.- Los tipos particulares a que podrán dedicarse determinadas zonas o predios de un centro de población.

Uso compatible.- El o los usos que desarrollan funciones que pueden coexistir con los usos predominantes de la zona, siendo también plenamente permitida su ubicación en la zona señalada.

Uso condicionado.- El o los usos que desarrollan funciones complementarias dentro de una zona estando sujetos para su aprobación o permanencia, al cumplimiento de determinadas condiciones establecidas previamente o bien a la presentación de un estudio detallado que demuestre que no causan impactos negativos al entorno.

Urbanización.- es el proceso técnico para lograr a través de la acción material y de manera ordenada, la adecuación de los espacios que el ser humano y su comunidad requieren para su asentamiento.

Versión abreviada.- El conjunto de disposiciones reglamentarias que presisan el área de aplicación del PDUCPH, las normas de zonificación urbana, las acciones de conservación, renovación, mejoramiento y crecimiento, así como las obligaciones a cargo de las autoridades y de los particulares derivadas del mismo.

Vía pública.- Los inmuebles del dominio público y uso común destinados al libre tránsito.

Vialidad colectiva.- es de largo itinerario conformadas ocasionalmente por pares viales y con la característica principal de ser estas las que conducen hacia la vialidad primaria. Por su funcionamiento pueden operar como una primaria pero sin llegar a tener la sección adecuada.

Vialidad de acceso a colonia.- es la que da acceso y salida a colonias o fraccionamientos que operan con características de cestados con la sección necesaria para que el flujo vehicular opere de la forma más adecuada en horas críticas y permitan la maniobrabilidad para unidades que presten servicios públicos, sean estos de carácter rutinario o de emergencia.

Vialidad local.- opera al interior de colonias ya consolidadas o fraccionamientos habitacionales, a desarrollarse cuya característica principal es conducir la vialidad interna de los desarrollos descritos hacia las de mayor jerarquía, para integrarse a la estructura vial del centro de población.

Vialidad subcolectora o arteria que conduce el flujo vehicular hacia una vialidad colectora, independientemente que pudieran conformar una red vial con otras subcolectoras en la demarcación de macro manzanas o circuitos en la delimitación de predios con características especiales.

Vialidad primaria.- es la de mayor jerarquía en la estructura vial de la ciudad, de largo itinerario, comunican puntos extremos del mismo y se han conformado en su mayoría por su prolongación motivada por el crecimiento y desarrollo del centro de población, y prácticamente conducen a puntos a trámites y red de vialidad regional.

Vialidad regional.- su característica principal es desempeñar la función de carretera, cuya finalidad es enlazar las distintas localidades aledañas al centro de población e integrar a la red vial nacional.

Vivienda social.- El espacio delimitado por paredes y techos de materiales duraderos, con entrada independiente que es capaz de cubrir en forma satisfactoria las necesidades básicas en materia de protección, higiene, privacidad, comodidad, funcionalidad, ubicación y seguridad en la tenencia; y está dirigido a grupos de ingreso con percepciones menores al equivalente de cuatro veces el salario mínimo general en la región de que se trate.

Zona urbana.- la unidad territorial del PDUCPH comprendida en el área del Municipio.

Zonificación primaria.- La determinación de las áreas generales que integran y delimitan un centro de población clasificadas en suelo urbano, suelo urbanizable y suelo no urbanizable.

Zonificación secundaria.- La determinación de las áreas específicas que integran y delimitan un centro de población, sus apropioamientos predominantes y delimitados como bosques, reservas y destinos del suelo.

XIV. FUENTES

FEDERAL

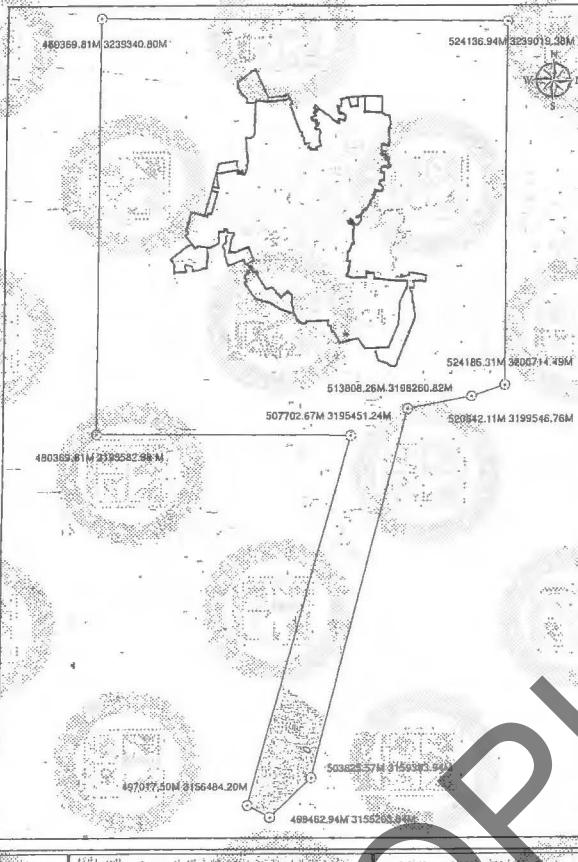
Ley General de Asentamientos Humanos.
 Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente 04/05/2012
 Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio
 Ley General para la prevención y gestión integral de los residuos 30/05/2012
 Ley General de Cambio Climático.
 Ley Federal de Vivienda.
 Ley de Aguas Nacionales.
 Ley de Aeropuertos.
 NOM-083-SEMARNAT-2003
 NOM-087-ECOL-SSA1-2002
 NOM-025-SCFI-93
 NOM-007-SEGRE-2010
 NOM-081-SEMARNAT-1994.
 NOM-041-ECOL-1996
 NOM-034-SCT2-2011
 Manual de Proyecto Geométrico de la SCT.
 Manual de Estudios de Ingeniería de Tránsito.
 Programa de Asistencia Técnica en Transporte Urbano para las ciudades medianas mexicanas. Manual Normativo Tomo I al XIV. SEDESOL.

ESTATAL

Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora
 Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, 2008
 Ley de Protección Civil Sonora

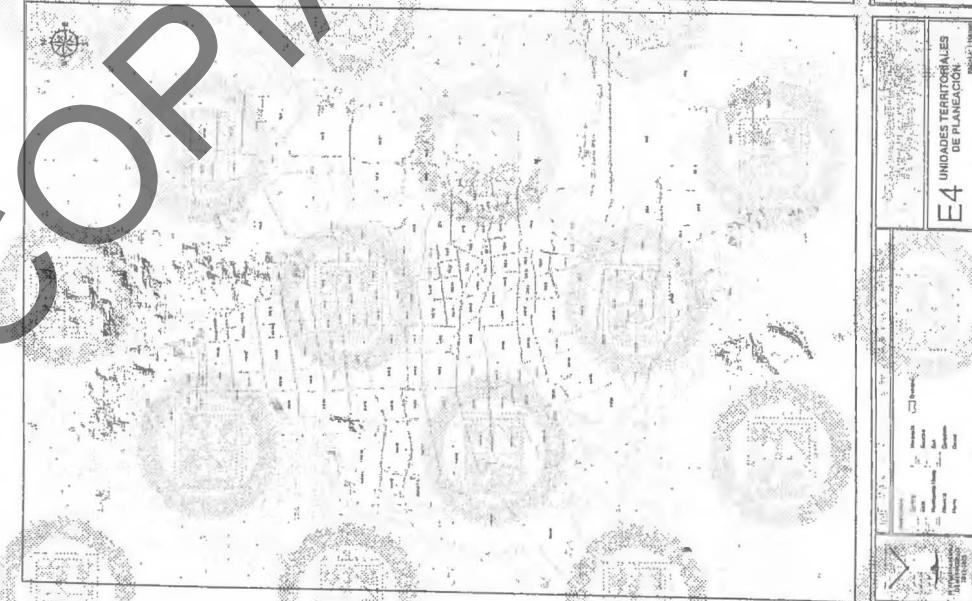
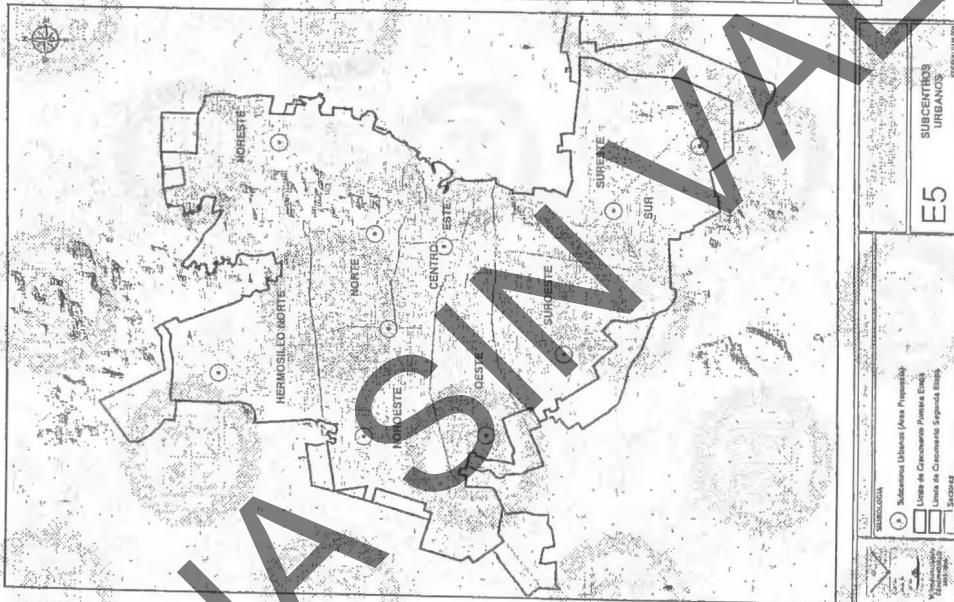
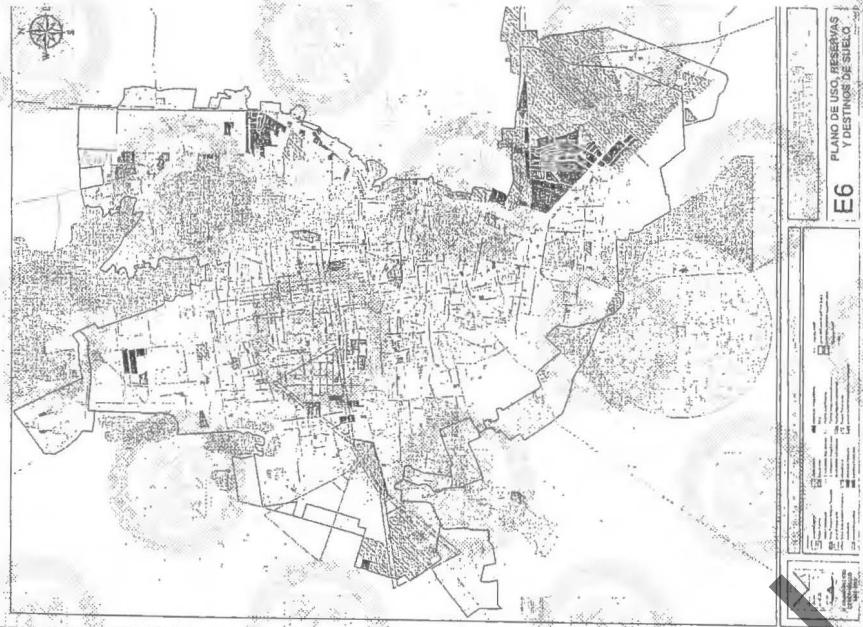
MUNICIPAL

Bando de Policía y Gobierno para el municipio de Hermosillo, 2009.
 Reglamento para el Servicio Público de Limpia.
 Reglamento de Construcción y Normas Técnicas Complementarias, 2012.
 Reglamento del Patrimonio Cultural de Hermosillo.
 NTC 4/01/02 Norma Técnica complementaria al reglamento de construcción para el municipio de Hermosillo
 Manual de Ciclo ciudades de ITDP



COPIA SINALOR

COPIAS SIN VALOR





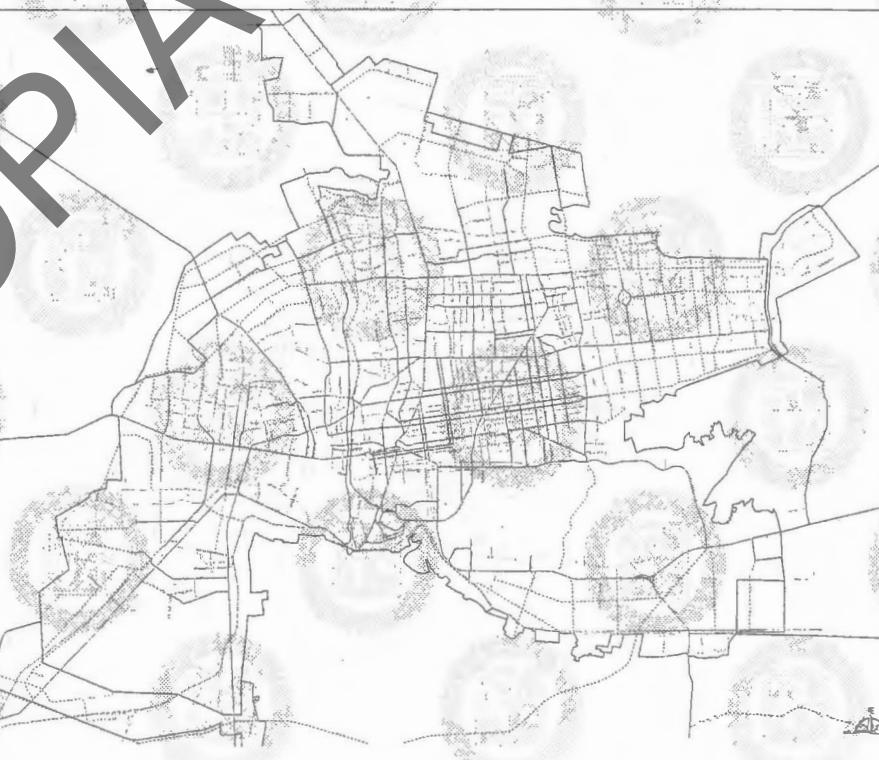
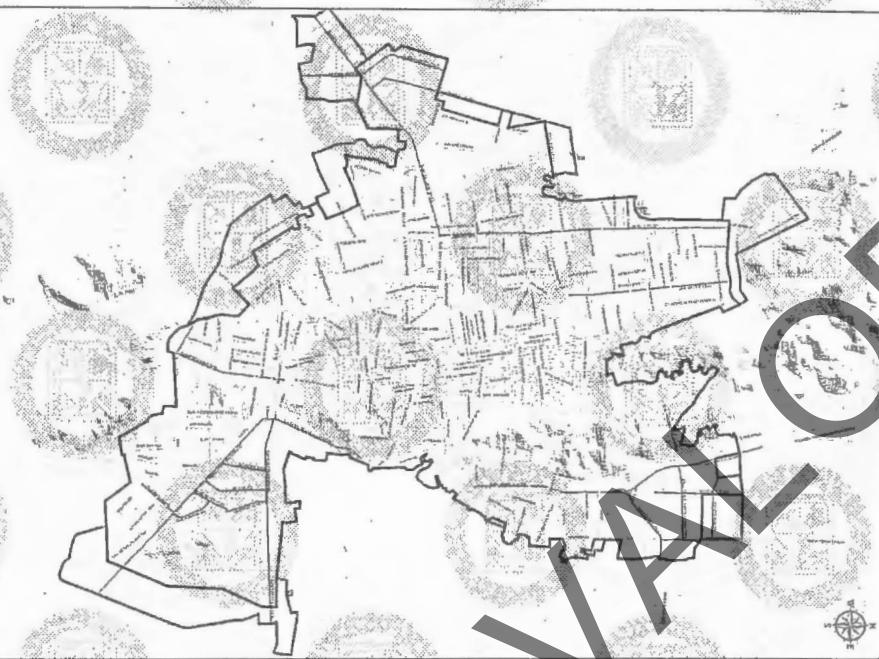
Mapa

SÍMBOLOS	
Corredor Tipo A	Camino de Acceso Público
Corredor Tipo B	Camino de Acceso Público
Corredor Tipo C	Camino de Acceso Público
Corredor Tipo D	Camino de Acceso Público

E7 CORREDORES

SÍMBOLOS	
Carretera Federal	Carretera Federal
Carretera Estatal	Carretera Estatal
Carretera Local	Carretera Local
Carretera Privada	Carretera Privada

E8 VIALIDADES



COPIA SIN VIGOR



COPIA SIN VALOR

