

23 201

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

COLEGIO DE GEOGRAFIA

DIAGNOSTICO SOBRE USO DEL SUELO ACTUAL EN EL CASO DE LA  
CIUDAD DE MAZATLAN, SIN.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE LICENCIADO EN GEOGRAFIA

P R E S E N T A

FALLA DE ORIGEN

GUADALUPE PEREZ BLANQUET



FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
COLEGIO DE GEOGRAFIA

1990



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

# I N D I C E

|   | P A G I N A |
|---|-------------|
| INTRODUCCION  | 1           |
| CAPITULO 1 ANTECEDENTES TEORICOS SOBRE USOS DEL SUELO                   | 4           |
| CAPITULO 2 DEFINICION DE USOS   |             |
| 2.1 USO COMERCIAL   | 18          |
| 2.2 USO HABITACIONAL  | 27          |
| 2.3 USO INDUSTRIAL  | 37          |
| 2.4 USO DEL SUELO TURISTICO   | 48          |
| CAPITULO 3 FACTORES QUE DETERMINAN EL USO DEL SUELO                     |             |
| 3.1 MEDIO FISICO  | 62          |
| 3.2 ANTECEDENTES, FORMA Y RITMO DE<br>CRECIMIENTO Y TAMANO DE LA CIUDAD | 66          |
| 3.3 ACCESIBILIDAD   | 77          |
| 3.4 FACTOR POLITICO   | 85          |
| 3.5 VALOR DEL SUELO   | 91          |
| CAPITULO 4 USOS DEL SUELO EN LA CIUDAD DE MAZATLAN                      |             |
| 4.1 USO DEL SUELO COMERCIAL   | 96          |
| 4.2 AREAS RESIDENCIALES EN MAZATLAN                                     | 102         |
| 4.3 AREAS INDUSTRIALES EN MAZATLAN                                      | 111         |
| 4.4 USO DEL SUELO TURISTICO EN MAZATLAN                                 | 115         |

P A G I N A

CAPITULO 5 TABLA DE COMPATIBILIDAD DE USOS PARA EL CASO DE LA CIUDAD DE MAZATLAN 123

CONCLUSIONES 136

BIBLIOGRAFIA 139

ANEXO 1



## INTRODUCCION.

El impulso de un gran desarrollo turístico, industrial y portuario en Mazatlán, está transformando rápidamente a la ciudad, debido a las inversiones realizadas en la edificación de Parque Industrial "Alfredo V. Bonfil" y en los proyectos y construcciones de desarrollo turístico aprovechando los recursos naturales que ofrece la ciudad; las instalaciones turísticas han adquirido cada vez mayor importancia, con el desarrollo de fraccionamientos y hoteles inmediatos a las playas siendo éstas las principales causas de atracción, en los últimos años de corrientes migratorias en busca de mejores fuentes de empleo y servicios, lo que ha originado por ende el crecimiento espacial y demográfico de la ciudad y por tanto una mayor diversificación de los usos del suelo.

El presente trabajo tiene como uno de sus objetivos el hacer un diagnóstico de cada uno de los usos del suelo que componen actualmente el área urbana de Mazatlán; para ello se recurrió a la recopilación de los fundamentos teóricos, específicamente los que corresponden a la economía neoclásica en el estudio de la estructura urbana que presentan las ciudades de nuestro país\*.

El segundo objetivo es el que a través del diagnóstico de los usos del suelo proponer una herramienta normativa que evite incompatibilidades en las diferentes zonas que componen la ciudad, para que con ello se

---

\* Cabe mencionar la utilidad que tuvo para la orientación teórica, el trabajo de Estructura Urbana en México, El Caso de Aguascalientes, Tesis, UNAM, 1984.

pueda asegurar el bienestar general de la comunidad.

Para lograr estos dos objetivos, se optó por un análisis deductivo lo que permitió la aplicación y confrontación de todos los elementos válidos a nuestro país que ofrece la teoría al caso estudiado.

Por otra parte cabe mencionar, en esta parte introductoria, los problemas y obstáculos que se presentaron para la elaboración del mismo como son: la falta de acceso a la información por parte de los organismos oficiales, ya que mucha de ésta la manejan de manera confidencial; el tiempo reducido que se tuvo en la visita de campo debido al costo que esto representó, así como el poder adquirir el plano base de la ciudad, entre otros muchos; pero sin embargo a pesar de los inconvenientes antes señalados y con todas las deficiencias que ello representó se cumplió con los objetivos trazados al inicio del trabajo.

Tomando como base los objetivos antes referidos, el contenido y el desarrollo de la investigación se presenta de la siguiente forma:

La primera parte presenta toda una serie de antecedentes teóricos sobre la distribución de los usos del suelo en el espacio urbano. Seguido de este apartado se particulariza en una definición teórica y conceptual del uso del suelo comercial, habitacional, industrial y turístico.

La segunda parte trata sobre los elementos y factores que intervienen en la determinación de los usos del suelo de la ciudad estudiada; estos son: El medio físico, antecedentes históricos, forma y ritmo de crecimiento, tamaño de la ciudad, accesibilidad, factor político y

valor del suelo.

La tercera parte trata del diagnóstico en particular de cada uno de los usos que constituyen la ciudad; uso comercial, habitacional, industrial y turístico.

Por último, la cuarta parte del estudio propone un instrumento normativo denominado Tabla de Compatibilidad de Usos del Suelo para Mazatlán, el cual se pretende sirva como una herramienta de planificación del uso del suelo en la ciudad.

## CAPITULO 1. ANTECEDENTES TEORICOS SOBRE USO DEL SUELO

Al tratar de identificar y explicar la existencia de los diferentes usos del suelo en la ciudad, se han revisado diferentes sistemas conceptuales dados como explicación para entender el por qué de la distribución de los usos del suelo en el espacio urbano.

Por un lado se han ofrecido tres explicaciones; la primera conocida con el nombre de Teoría de Zonas Concéntricas, la segunda llamada Teoría de sectores y la tercera llamada de Núcleos Múltiples.

### 1.- Teoría Concéntrica.

El modelo más conocido dentro de esta teoría es el expuesto por E.W. Burgess en 1923. El referido modelo se basa en el principio de que el desarrollo de la ciudad tiene lugar hacia afuera a partir de su área central, formando una serie de áreas concéntricas.

La primer área se define como un distrito central de negocios y de zonas comerciales, siguiéndole una zona de transición en donde se encuentran entremezclados usos comerciales y habitacionales de tipo residencial en proceso de cambio, esta zona se mezcla con una tercera formada principalmente por viviendas de obreros; la cuarta zona la conforman las áreas residenciales en donde viven familias de clase media y una última que Burgess define como la zona de comuters, y donde se localizan las comunidades suburbanas, emplazándose a lo largo de las arterias de transporte donde residen la clase media y alta.

## 2.- Teoría de Sectores.

Esta teoría fue presentada en 1939 por el economista norteamericano H. Hoyt; el enfoque de su teoría se desarrolla principalmente para explicar la estructura de zonas residenciales.

La teoría sostiene que las diferentes clases socioeconómicas de una ciudad suelen encontrarse en áreas diferentes, definidas como sectores de un círculo cuyo centro es el distrito central de negocios. Las áreas residenciales de precios o rentas altas se encuentran en sectores definidos y existe una gradación descendente de rentas o alquileres, desde estas áreas de nivel alto, en todas direcciones. Las áreas de renta intermedia, o las de categoría más próxima a las de renta máxima, rodean al área de renta alta por uno o más lados y suelen estar situadas en los mismos sectores que en las áreas de renta elevada. Las áreas de renta baja ocupan por completo otros sectores de la ciudad, desde el centro a la periferia.(1)

## 3.- Teoría de los Núcleos Múltiples.

Esta teoría fue sugerida por vez primera por Mc Kenzie, la hipótesis de núcleos múltiples se basa en que frecuentemente se observa la existencia de una serie de núcleos en la estructura de los usos del suelo urbano, más que un solo foco central, como afirman otras teorías.(2)

Harris y Ullman, retoman el concepto de Mc Kenzie para desarrollarlo. Al observar ellos diferentes ciudades se percataron de que ya existían ciertos núcleos definidos anteriores a la formación del área metropolitana, permaneciendo como centros a medida que el desarrollo

urbano iba ocupando las áreas intermedias entre ellos y que otras veces, surgían como nuevos centros a medida que se desarrollaba el proceso de urbanización.

Hyarris y Ullman identificaban cuatro factores que suelen ser responsables de la aparición de núcleos separados en los sistemas de usos del suelo urbano:

1.- Ciertas actividades requieren instalaciones especializadas. Así el distrito de venta al por menor exige un máximo de accesibilidad, algo completamente diferente a la centralidad geométrica.

2.- Actividades de grupos juntos, que se benefician de la asociación, son economías externas.

3.- Algunas actividades se repelen unas a otras, como es la separación de residencias de alta calidad de la industria.

4.- Algunas actividades no pueden hacer frente a la renta elevada que exigen los sitios más deseables en relación a su interés.(3)

Seguido de las teorías antes descritas se introduce la variable de tamaño, ésto haciendo referencia al tamaño de la ciudad; indudablemente la variable de tamaño fue tomada en cuenta para la elaboración de las anteriores teorías, pero no se hizo extensivo para las ciudades de mayor tamaño a las estudiadas, para ello Griffith Taylor, formaliza su esquema reconociendo los diferentes tamaños de ciudades.

Taylor reconocía: (4)

Ciudades infantiles. Distribución de casas y tiendas al azar, sin fábricas.

Ciudades adolescentes. Fábricas diseminadas, pero sin zonas definidas para casas de primera clase.

Ciudades semimaduras. Una separación visible de casas de primera clase.

Ciudades maduras. Las áreas comerciales e industriales separadas, cuatro zonas de casas, abarcando desde las mansiones hasta las chozas.

Tomando como base el esquema anterior se deduce que el tamaño de la ciudad indicará la complejidad o simplicidad de la estructura urbana, ya que a mayor tamaño de la ciudad habrá mayor número de usos del suelo.

Como una extensión a los modelos antes referidos y con un análisis deductivo Leo F. Schore (5) propone una explicación detallada de suposiciones en las que se deberá apoyar el modelo para explicar la existencia de los usos del suelo, para ello elabora una lista de cinco supuestos:

- 1.- Suposición de heterogeneidad; se deberán examinar los contrastes de razas y el grado de asimilación cultural, así como clases sociales y ocupaciones.
- 2.- Suposición de una base económica; especificar un cierto carácter

económico funcional.

3.- Suposiciones económica y cultural, tales como la propiedad privada, competencia económica y transporte eficaz.

4.- Suposiciones en cuanto a la geometría del espacio; en donde el área física aumenta en función del cuadrado de la distancia radial y consecuentemente en el centro existe poca oferta del espacio. Además, existe la condición adicional de que las áreas centrales son de valor más alto en virtud de la oferta limitada y la accesibilidad a todas las demás áreas.

5.- La suposición de los patrones de ocupación, las clases sociales con un status económico superior sean capaces de asegurar la prioridad en la compra de los terrenos en las más nuevas y deseables áreas, o tengan al menos un elevado grado de libertad de elección, frente a una elección muy restringida para el pobre.

Otro tipo de aportaciones que se deben tomar en cuenta para el estudio y determinación de los usos del suelo lo hace Richard M. Hurd (6), La mayor parte de su investigación va principalmente dirigida al valor del suelo en donde el modelo de usos del suelo y valores del terreno será recíprocamente determinante.

El principio que Hurd toma como tesis, es el que el valor en el terreno urbano es el resultado de la renta económica y que además, en las ciudades, la renta económica se basa en la superioridad de "situación". (las rentas en los puntos más accesibles se elevan).

Robert M. Haig (7), considera la renta como el precio para la



accesibilidad o el ahorro en los gastos de transporte; así la renta aparece como un pago al ahorro en los costos de transporte. Estos costos de renta y transporte varían con el sitio, puesto que el sitio teóricamente perfecto por la actividad es aquel que facilita el grado deseado de accesibilidad al más bajo precio; lo que implica una relación de renta, costo de transporte y localización, siendo entre ellos interdependientes.

Retomando las variables anteriores, William Alonso (8) construye un modelo basado principalmente en el supuesto de que la renta disminuye desde el centro de la ciudad hacia la periferia; además en esta misma dirección se presenta un aumento en el costo de transporte. Emerge un gradiente de rentas del suelo, así como diferentes usos del suelo se presentan en cada gradiente. La ubicación de cada uno de los usos del suelo en el conjunto dependerá de la posibilidad que tenga para costear las diferentes rentas. Por tanto, los usos del suelo cerca del centro requieren gran centralidad con respecto al mercado urbano, contando con mayor accesibilidad que los ubicados en la periferia, pero a diferencia de estos últimos pagando rentas elevadas.

Otro marco conceptual que se introduce para el estudio de uso del suelo son los sistemas de actividad de la gente. Para Chapin Stuart (9), el sistema de actividad es el tipo de comportamiento de los individuos, familias, instituciones, empresas que concurren en formas espaciales, que tienen un significado para el planeamiento del suelo. Asimismo indica que el uso del espacio es resultado de una clase especial de comportamiento que se identifica como comportamiento de situación, en donde dicho comportamiento es producto de la actividad

diaria que se considera como básicas.

Para ello Chapin establece una tipología de sistemas de actividades (ver cuadro 1).

Por otro lado Chapin manifiesta que el uso del suelo es producto de un comportamiento, por lo que para ello describe los procesos sociales que constituyen este comportamiento.

Los principales procesos explicativos en la configuración urbana según Chapin (10) son:

#### 1.- Predominio, Gradiente y Segregación.

- Predominio; se refiere al control económico y social que tiene un área de la ciudad sobre la totalidad de ella.
- Gradiente; es la disminución progresiva del dominio desde un centro hacia las zonas progresivamente más alejadas.
- Segregación; es un proceso selectivo mediante el cual unidades homogéneas se unen para formar grupos.

#### 2.- Centralización y Descentralización.

- Centralización; se refiere a la congregación de gente y funciones urbanas en un determinado centro urbano, o en sus áreas de usos funcionales, en busca de ciertas satisfacciones económicas culturales o sociales.
- Descentralización; es la ruptura del centro urbano con sus correspondientes flujos de gente o funciones urbanas hacia

# CUADRO No. -1.

| Agentes de actividad  | Tipos de actividad                  | Sistemas de actividad  |
|-----------------------|-------------------------------------|--|
| Empresas              | Actividades Productivas             | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Actividades productivas de bienes (extracción, proceso, comunicación y distribución).</li> <li>-Actividades de servicio (a empresas, instituciones, viviendas e individuos).</li> </ul>  |
| Instituciones         | Actividades para el bienestar común | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Actividades de desarrollo humano (educativas, religiosas y recreativas)</li> <li>-Actividades básicas de servicio a la comunidad (policía, bomberos, agua, alcantarillado, etc)</li> <li>-Actividades de beneficencia para ciertos grupos (trabajo social, etc)</li> </ul>   |
| Familias e Individuos | Actividades residenciales           | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Actividades productoras de ingresos</li> <li>-Actividades familiares y cuidado de los niños</li> <li>-Actividades de desarrollo educacional e intelectual</li> <li>-Actividades de desarrollo espiritual</li> <li>-Actividades sociales</li> <li>-Recreo y descanso</li> <li>-Actividades en clubs</li> <li>-Servicio a la comunidad</li> <li>-Actividades políticas</li> <li>-Actividades relacionadas con la alimentación, compras, sanidad, etc.</li> </ul> |

áreas periféricas o nuevos centros satélites.

### 3.- Invasión y Sucesión.

- Invasión; es la interpretación de un grupo de gente o de un área, con un determinado uso por otro. La invasión de un grupo de gente por otro es generalmente la manifestación en el espacio de unos procesos de cambio activo en la estructura social de la ciudad. La movilidad espacial está relacionada con la movilidad social y como el término lo hace suponer, implica cambios en el status o posición social.
- Sucesión; ocurre cuando el nuevo grupo o nuevo tipo de uso desplaza finalmente fuera del área a los antiguos ocupantes.

Como es de apreciarse la conducta humana tiene gran influencia en el espacio urbano, ya que el comportamiento de la gente y de grupos actúan de acuerdo a sus valores e ideales que poseen, siendo estos el reflejo de su cultura y nivel económico.

Chapin también menciona la participación formal que debe tener el gobierno o el aparato jurídico-político para el desarrollo equilibrado que debe haber en el ámbito urbano; esto con el fin de obtener una aceptable habitabilidad en la ciudad, como también una unidad y eficiencia en la estructura general del uso del suelo.

El mismo autor, define el término habitabilidad para referirse a aquellas cualidades del medio ambiente físico del área urbana que tienden a inducir en los ciudadanos un sentimiento de bienestar mental, físico y social, dependiendo del grado en que sus necesidades

y deseos fundamentales de vida cotidiana estén satisfechos.

Así también indica, para que las instancias gubernamentales puedan brindar un desarrollo equilibrado en las ciudades, deberán considerar para su control cuatro elementos de interés público; estos son:

Sanidad y Seguridad (11); se refiere al manejo adecuado del uso del suelo para proteger a la población de un medio ambiente inhóspito, para ello se consideran los siguientes requisitos mínimos:

- Protección contra peligros de accidentes.
- Protección contra infecciones y previsiones para el mantenimiento de un nivel de limpieza adecuado.
- Previsión de luz natural, soleamiento y ventilación adecuada.
- Protección contra ruidos excesivos.
- Protección contra la contaminación atmosférica.
- Protección de la fatiga y provisión de un aislamiento adecuado.
- Provisión de oportunidades para desarrollar una vida normal, familiar y comunitaria, y protección contra peligros morales.
- Provisión de posibilidades para tener una satisfacción estética razonable

Conveniencia; es la derivación de la distribución locacional de usos del suelo y de la relación que cada área de uso funcional tiene con otras áreas, por lo que se puede juzgar la conveniencia en función de las relaciones residencia-trabajo, trabajo-recreo, residencia-comercio etc.

Por otro lado, en el planeamiento de transportes se enfoca la conveniencia en términos de sistemas circulatorios y de la facilidad de mover grandes cantidades de gente o bienes desde un destino a otro.

Con lo anterior se puede decir que la conveniencia es un factor básico de tomar en cuenta para el planeamiento y control de los usos del suelo, dirigido a obtener un óptimo en su localización y distribución de los mismos.

Economía; este elemento se asocia con la eficiencia de la estructura de usos del suelo y sus implicaciones con el gasto público, éstos pueden ser los gastos municipales o federales y el pago de contribuciones que tiene que hacer el ciudadano en general.

La economía está estrechamente relacionada con la conveniencia; por ejemplo la existencia de una cercanía conveniente entre las zonas de residencia y de trabajo, contribuyen a que el sistema de circulación sea el más eficaz y menos caro en términos de gastos en obras públicas o gastos individuales de gasolina y el pago por el transporte público. Por tanto, la conveniencia tiene que ver con el gasto de tiempo y esfuerzo, mientras la economía está relacionada con el costo de ese tiempo y con el esfuerzo respecto al ciudadano y a la ciudad como institución.

Amenidad; éste término se refiere al agrado o satisfacción que debe proporcionar el ámbito urbano como un hogar para vivir, trabajar y disfrutar el tiempo de ocio o recreo. Está relacionado con el aspecto estético para la visión y el confort.

Otros dos elementos que tienen ingerencia y no se pueden dejar pasar de largo para el estudio de usos de suelo son, el medio físico de la ciudad y los antecedentes históricos de la misma.

Con lo que respecta al medio físico, éste puede o no representar un obstáculo o una condicionante para el desarrollo de la ciudad; lo que también está relacionado con los recursos financieros y tecnológicos con los que cuente la ciudad para superar estos limitantes.

Con lo que respecta al desarrollo histórico, será necesario conocerlo ya que no es posible entender el presente sin conocer el desarrollo anterior a éste; con lo antes citado se podrá obtener un panorama real de la evolución de los diferentes elementos del proceso urbano que han dado como consecuencia las condicionantes actuales de la ciudad.

Como dice Milton Santos (12), no se puede entender ningún momento de la historia sin haber entendido antes su evolución. El crecimiento urbano y el tipo de actividades dominantes que lo han acompañado, se han traducido en el paisaje por destrucciones, yuxtaposiciones o nuevas utilizaciones del habitat o del patrimonio urbano inmobiliario anteriores.

Con toda la recopilación teórica antes descrita se ha tratado de indicar cuáles son los elementos que influyen en la estructuración y distribución del suelo urbano y que servirán como sustento para desarrollar el estudio del caso que me ocupa; así como los siguientes apartados a tratar en donde se definen conceptualmente cada uno de los usos del suelo que se localizan en la ciudad: uso comercial, habitacional, industrial y turístico. Sin duda alguna el realizar

estudios de este tipo resulta ser complejo y dinámico por lo que existe la posibilidad de haber excluido algún elemento que tenga ingerencia directa en el tema.



## REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL CAPITULO 1

1. Hoyt, H. citado por Chapin, Stuart. Planificación del uso del Suelo Urbano, colección Urbanismo 6 O. Kos-Tau, S.A. Barcelona, 1976. p. 24 .
2. Mc Kenzie, R.D. citado por Chapin Stuart. Idem. p. 25 .
3. Harris y Ullman. citado por Harold, Carter. El Estudio de la Geografía Urbana, Instituto de Administración Local, Madrid 1974 p. 199 .
4. Harold, Carter. Idem. p. 200 .
5. Schore, F. citado por Harold Carter. Idem. p. 202 y 203 .
6. Hurd, Richard. citado por Harold, Carter. Idem. p. 207 .
7. R. M. Haig. citado por Harold, Carter. Idem. p. 208 .
8. Alonso William. A Theory of Urban Land Market, Internal Structure of the City Reading of space and Enviroment, University of Toronto, New york. 1971 p. 154 .
9. Chapin, Stuart. Planificación del uso del Suelo Urbano. Colección Urbanismo O, Kos-Tau, S.A. Barcelona, 1976 p. 207 .
10. Chapin, Stuart. Idem. pag. 29, 30 y 31 .
11. Chapin, Stuart. Idem. pag. 44-56 .
12. Santos, Milton. Geografía y Economía Urbanas en los Países Subdesarrollados, Colección Ciencias Geográficas. p. 222 .

## CAPITULO. 2 DEFINICION DE USOS.

### 2.1 USO COMERCIAL.

Este tipo de uso se encuentra emplazado principalmente en lo que se conoce como centro de la ciudad o centro urbano; dentro de las regiones que conforman la ciudad, dicha zona es la mejor conocida por los habitantes de la misma, debido a que presenta características especiales en cuanto a la utilización del suelo y a sus funciones particularés que desarrolla; sin embargo, el centro urbano no es la única zona que presenta este tipo de uso ya que el ritmo tan acelerado de crecimiento de las ciudades, así como otro tipo de condiciones que se mencionarán más adelante son las que han dado pie a que este uso se presente en otras áreas, generando la creación de subcentros urbanos o corredores de servicios.

Al centro de la ciudad, como nosotros mejor lo conocemos, se le designa con diferentes nombres; un ejemplo de ello por ser los más conocidos son:

"Central Bussiness distric" (C B D), en Estados unidos y "Central Area", en Gran Bretaña; así también, la delimitación es distinta ya que el "Central Area" incluye calles en las que se encuentran funciones propias del "Central Bussiness Distric" (comercio al por menor de bienes y servicios, además de oficinas burocráticas), pero también contiene áreas industriales y zonas habitacionales, las cuales considera en su conjunto; estas áreas constituyen con frecuencia el núcleo histórico de la ciudad.

Como se dijo en un principio, el centro de la ciudad contiene rasgos característicos que la distinguen de las demás áreas que conforman la ciudad y en donde James Johnson (1), distingue las siguientes características:

-Accesibilidad, se define como un factor dominante ya que es el que le da su carácter al centro de la ciudad por ser la mejor comunicada, es la zona de la ciudad a donde más fácil se llega desde todos los demás puntos de ésta y el sistema de transporte público contribuye en gran medida para que se dé una máxima accesibilidad, ya que convergen a él casi todas las líneas de éste.

Suponiendo la existencia de un determinado sistema de transporte, habrá una posición dentro de la zona urbana de máxima accesibilidad, que corresponderá con el punto focal del sistema de transporte. En torno a esta posición se establece un trazado básicamente concéntrico de accesibilidad decreciente. Esta posición de máximo acceso constituye el lugar donde la población urbana puede reunirse con el máximo de gasto (2).

Por lo que se puede arguir, que el centro de la ciudad posee una localización privilegiada para todas aquellas actividades que demandan una gran accesibilidad, como lo es el comercio minorista y los servicios con gran demanda.

-Calidad Tridimensional Del Centro.

Debido a las diversas ventajas que posee el centro urbano, se ha producido una gran competencia por los mejores lugares de éste, entre los comercios que pueden beneficiarse de esta localización central; lo

anterior conlleva por un lado, a que los precios del suelo en estos puntos sean muy elevados y por el otro a que éstos a su vez, influyan fuertemente sobre la densidad de utilización del suelo, lo que se ve reflejado en la gran concentración de comercios en lotes de pequeñas dimensiones por lo que la escala horizontal no es muy extendida, generalmente son espacios que se pueden recorrer a pie. Por lo tanto al ser muy reducido el espacio de que se dispone se genera que el centro crezca en forma vertical; estas características son las que han otorgado al centro una calidad tridimensional, dando como resultado una constitución peculiar a la morfología urbana.

Para que se pudiera dar este crecimiento vertical del centro, se tuvieron que desarrollar ciertas condiciones en la construcción, como son: Las estructuras de acero, la protección contra incendios y los ascensores.

También cabe señalar los problemas relacionados con el desarrollo vertical del centro, en lo que se refiere a la falta de ventilación y la luz, lo que es producto de la obstrucción por los grandes edificios; además del deterioro paulatino que ha sufrido el centro histórico que se encuentra inmerso en este espacio, ya que se ha roto con la imagen que guardaba el lugar antes de que se desarrollará este tipo de construcciones.

#### -Actividades Características.

James Johnson, distingue una serie de grupos de actividades comerciales que se localizan y son característicos en el centro, en donde para algunos de ellos la accesibilidad es fundamental y para

otros es la complementaridad.

Los grupos que se distinguen son los siguientes:

-Establecimiento de venta al por menor, como los grandes almacenes y las cadenas de tiendas que dependen de una clientela formada por la gran multitud de personas que fácilmente se reúnen en el centro de la ciudad.

Las tiendas de esta clase se encuentran en las principales calles comerciales para atraer a los transeúntes.

-Tiendas altamente especializadas que dependen de pocos clientes dispersos por ejemplo las librerías, este tipo de comercio casi no se localiza en las calles principales, puesto que su giro potencial no acostumbra a ser lo suficientemente importante como para permitirles pagar un alquiler elevado.

También puede ocurrir que no necesiten un emplazamiento tan caro, ya que es probable que su éxito comercial dependa más bien de la recomendación personal que de la compra impulsiva.

-Tienda especializadas que ejercen una atracción de tipo más general, pero que son utilizadas con poca frecuencia por el comprador individual, como ejemplo de ello están las joyerías, galerías de arte, tiendas de moda de alta costura, etc.

-Tiendas que sirven a los clientes que han de trasladarse al centro por cualquier motivo, como por ejemplo restaurantes económicos, puestos de periódicos, etc. Otra de las actividades que se desarrollan en el centro, en donde la accesibilidad también es fundamental son las

oficinas.

La mayoría de las oficinas requieren estar instaladas en puntos donde puedan acudir a ellas tantos clientes potenciales como sea posible; un ejemplo del tipo de oficinas instaladas en el centro son, los servicios profesionales especializados del tipo de abogados, agentes de publicidad, contables, etc; es una actividad en que la complementariedad y las relaciones interpersonales son indispensables.

Por otra parte también se encuentra en el centro, la administración pública así como la privada, su localización se explica por la conveniencia funcional, por la necesidad de contactos y de distribución de decisiones.

Además en el centro se pueden encontrar algunas industrias pequeñas que no causan efectos negativos al lugar y que a la vez su dependencia es alta del área donde se encuentran, un ejemplo de ello es la industria periodística, para la cual la pronta información y la distribución rápida es básica.

Una última actividad que también se encuentra en el centro es la de esparcimiento, localización que obedece al acceso con que cuenta la zona.

Las actividades comerciales y de servicios que son características en el centro de la ciudad, ocupan dentro de su emplazamiento diferentes dimensiones de suelo debido a que unas actividades son más rentables que otras, siendo las comerciales y las de oficinas las más numerosas.

- Ausencia de la población residencial.

A partir de las primeras concentraciones de población las cuales formaron las primeras comunidades verdaderamente urbanas, se fueron

emplazando a medida que iban creciendo en torno a su centro administrativo y religioso, ya que la cercanía a éste era indispensable para su desarrollo económico (estos primeros asentamientos residenciales se dieron en lo que se conoce como centro histórico de la ciudad), pero a medida en que la ciudad crece la población residente en esta parte desciende continuamente, en algunas ciudades el fenómeno es más acelerado que en otras, lo que está en función de las circunstancias de cada zona en particular.

Esta ausencia de la población residencial, es otra de las características que tipifican el centro de la ciudad. Entre los factores que influyeron para que se diera este abandono de los centros de las ciudades fue el mejoramiento de los métodos de transporte hacia las áreas suburbanas, paralelamente esta tendencia se vió estimulada por el juego de la oferta y la demanda para adquirir espacios en esta parte de la ciudad y destinarlos a un uso comercial y de oficinas; lo que conllevó a un aumento de los precios del suelo, los cuales ya no fueron sostenibles por parte de los habitantes de esta área.

Esta transformación de utilización del suelo que han sufrido los centros urbanos le ha dado una peculiaridad más; la de contar con una gran densidad de población durante el día que llega a trabajar, pagar algún servicio o adquirir algún bien y lo abandonan por las tardes.

Como resultado de la densidad tan alta de población que recibe el centro urbano durante el día, del trazado antiguo de la misma, la gran movilidad en su interior y la ausencia de estacionamiento, han originado graves problemas de tránsito, llegando a ser insuficiente la calidad vial del área.

-La especialización interna en el centro de la ciudad.

Esta especialización está en función del agrupamiento de actividades afines en el área, por lo que es posible encontrar zonas comerciales, financieras, administrativas, etc; un ejemplo de ello y que es muy usual encontrar en el área comercial son las calles o sectores dedicados a la venta de ciertos artículos como pueden ser el calzado, la ropa, tiendas de deporte, etc; con lo anterior se puede distinguir que el centro de la ciudad no es una región homogénea. Así también la especialización de los centros urbanos se da a distinta escala, en relación al tamaño de éstos en la ciudad.

Otro tipo de especialización más sofisticada por llamarlo de alguna manera, es la que se da en los edificios de esta área; en la planta baja de ellos se establece el comercio, en los pisos medios predominan las oficinas y en los más altos los restaurantes, radiodifusoras, etc; en donde el costo de la renta estará en función del nivel que ocupan así como de la cercanía que tenga el edificio al centro urbano.

Si bien existe una alta especialización dentro del centro urbano, también se da una alta complementariedad de estas actividades centrales, ya que existen necesidades que van a relacionarse unas con otras; por citar uno, para el comercio van a ser importantes los servicios bancarios y financieros; así también esta complementariedad existe para los compradores, puesto que se presentan diferentes opciones de elección a través de la comparación.

Es de mencionarse, la importancia que representa para entender las diferencias morfológicas de los diversos centros urbanos, los antecedentes históricos que dieron lugar a ellos.



Por otro lado, obedeciendo a la dinámica de crecimiento de la ciudad así como al aumento de la movilidad en el centro de la misma, han dado como resultado la saturación del centro y la merma en la obtención de beneficios, por lo que la respuesta a esta acción ha sido la migración de estos usos hacia la periferia, buscando siempre la mejor localización en los puntos más accesibles para que sus beneficios económicos sean redituables, dando paso así a los subcentros urbanos o corredores comerciales.

Dentro de las características que distinguen estas áreas comerciales, James Johnson (3) menciona las siguientes:

- Se encuentran en los puntos más accesibles.
- Se encuentran el mayor número de actividades.
- Cuentan con un espacio considerable, ya que uno de sus máximos atractivos es la facilidad de estacionamiento.
- Son centros planificados, en donde el suelo pertenece a promotores inmobiliarios los cuales fijan las normas arquitectónicas para la funcionalidad del mismo.
- Los promotores seleccionan cuidadosamente a los concesionarios, en función de la rentabilidad de su negocio, ya que se tiene que pagar a la inmobiliaria una parte proporcional de los beneficios obtenidos.
- El tamaño del centro comercial va a variar dependiendo de la población a que esté destinado a atender, así como de su localización.

## REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL INCISO 2.1

1. Johnson, James. Geografía Urbana. Oikos-Tau. S.A.Barcelona 1974  
p.155-174.
2. Goodall, Brian. citado por Kunz, Bolaños. Estructura Urbana en  
México, tesis UNAM. F.F.Y.L. 1984 p. 31.
3. Johnson, James. Geografía Urbana. Oikos-Tau S.A. Barcelona 1974.  
p. 195-196 .

## 2.2 USO HABITACIONAL.

La vivienda son las construcciones que funcionan como habitación a la población, siendo ésta la célula básica de la ciudad y, en conjunto, ocupa alrededor del 60% del área urbana.

La vivienda, por encima de su escases global, es un bien diferenciado que presenta toda una gama de características en lo concerniente a su calidad (equipamiento, confort, tipo de construcción, duración etc.), su forma (individual, colectiva, objeto arquitectónico, integración en el conjunto de habitaciones y en la región) y en su estatus internacional (sin título, en alquiler, en propiedad, etc.) (1)

Entre otras características de la vivienda se encuentran la localización y la distribución de la misma; en donde éstas están en función al estatus económico, presentándose agrupaciones en función del nivel social.

La distribución en el espacio residencial de las diferentes categorías socio-profesionales es muy diversificada, de modo que cuanto mayor es la distancia social entre los grupos más difiere su modelo de implementación en el espacio, confirmándose este hecho en que a mayor diferencia existente, están presentes las clases extremas, correspondiéndole a los estratos inferiores una mayor concentración sobre un mismo espacio y una progresiva ocupación de la zona central de la aglomeración. (2)

Dentro de las características antes citadas que presenta la vivienda se distinguen como principales para fines del presente trabajo la localización y la distribución, por lo que a continuación se

citarán los factores principales que condicionan a las mismas.

Localización de la vivienda.

Para B. Goodall (3) existen 4 grupos de factores que condicionan la localización de las familias:

- 1.- Renta o ingresos; cuanto mayor es el ingreso familiar se tiene mayor posibilidad de elegir localización; en este sentido las familias de mayores ingresos tienden a localizarse en la periferia de la mancha urbana, con la finalidad de evitar contactos no deseados y al disponer al mismo tiempo de mayor espacio y en donde los costos de transporte no son significativos .
- 2.- Acceso al puesto de trabajo: este factor influye para los grupos de bajos ingresos ya que es importante tener acceso de bajo costo a sus lugares de trabajo, estos grupos se localizan cerca de las zonas industriales, en los suburbios o bien en lugares céntricos de alta densidad, donde dependen de los medios de transporte público para ir al trabajo .
- 3.- Status familiar: cuanto mayor es la proporción de hijos más se busca la vivienda unifamiliar en zonas periféricas de baja densidad. No obstante, puede haber una reducción en el consumo de espacios ya que la demanda de otros bienes y servicios crece de modo que induce a abastecerse de un mayor consumo de espacio.
- 4.- Otros factores: el prestigio del vecindario y el abastecimiento de los servicios pueden influir en la decisión de localización, al igual que la amenidad del entorno, amplitud del espacio, protección de la

privacidad, seguridad y tranquilidad.

Por otra parte Yeates (4), agrupa a los factores que van a influir en la localización de la vivienda según sea la oferta y la demanda de la misma.

Demanda.

-Oportunidades de empleo, accesibilidad a las fuentes de empleo.

-El ciclo de vida, se van a modificar las viviendas de acuerdo a las transformaciones en la composición familiar.

-Clase social, definida por el ingreso y la educación.

-El estilo de vida, este elemento está determinado por la cultura y las características raciales, está en estrecha relación con el ciclo de vida y el ingreso.

Oferta.

La oferta de la vivienda es limitada y se genera en base a dos modalidades;

-Construcción de nuevas unidades.

-Aquellas que son dejadas por sus antiguos ocupantes.

Por lo anterior se desprende que la localización no es libre, son los inmobiliarios o promotores quienes deciden inicialmente la localización con fines especulativos.

Para Chapin Stuart (5). los requerimientos de localización del uso residencial son los siguientes:

1.- Terreno variable, desde llano a pendiente suave y ladera, dependiendo de las características topográficas del área urbana, pero evitando solares con pendientes y zonas bajas; pendientes generalmente inferior al 15% .

2.- Próximas a las líneas de transporte principales, con conexión directa con las áreas de trabajo y de recreo; bordeadas pero sin ser atravesadas por líneas principales y servidas interiormente por un sistema de colector y calles de servicio adaptadas al terreno, con la debida consideración de drenaje, soleamiento y vistas.

3.- Adaptabilidad para el diseño integral de zonas residenciales y sus servicios relacionados con el comercio, escuelas, iglesias, y recreo, incluyendo los servicios de la comunidad y la unidad vecinal.

En este apartado es pertinente aclarar que Chapin establece los requerimientos antes citados para fines de planeación.

En resumen de lo antes expuesto se concluyen los siguientes puntos:

-La localización de la vivienda está determinada por las clases sociales, en donde los grupos de altos ingresos tienen la opción de elegir los lugares mejor dotados de equipamiento y servicios para vivir; en donde los promotores inmobiliarios juegan un papel muy importante para orientar a su manera y beneficio las nuevas áreas de crecimiento de la ciudad.

-En contraparte al punto anterior, a la población de bajos ingresos se le ha orientado su vivienda hacia las áreas suburbanas o cerca de las áreas industriales; en donde existe una marcada carencia de infraestructura y equipamiento; siendo en muchas ocasiones áreas altamente riesgosas para vivir (zonas con riesgo de inundación, derrumbes, hundimientos etc.).

#### Distribución de la vivienda.

Es evidente que las distintas áreas habitacionales no se distribuyen de igual manera en el espacio, ya que se encuentran diferencias en cuanto a la densidad (Hab/Km<sup>2</sup>), diferencias en la construcción como son los materiales y la estructura, así como en su aspecto cualitativo. Para explicar dicho fenómeno existen diferentes enfoques como es el proceso histórico, los aspectos económicos, sociales y el poder público; para ello se retomó lo expuesto en la investigación de Kunz Bolaños (6) y Castillo Ayala (7); en donde retoman a diferentes autores que tratan sobre este punto, indicando de antemano que las diversas formas de explicación no significa una oposición. En este sentido los autores antes citados toman como primera referencia a Ray M. Nortan (1979), este autor considera que el proceso histórico es el elemento a través del cual se van separando las áreas residenciales siendo la industrialización el punto de partida para la exigencia de una mayor demanda de vivienda para los obreros que buscan establecerse cerca de las vías de comunicación, en zonas de alta densidad en donde el costo del suelo es menor.

Para James Johnson el proceso es semejante, pero la diferencia se da a

partir del desarrollo del transporte y con el uso del automóvil, permitiendo una separación de los grupos sociales.

Por su parte Murdi indica que la diferenciación residencial es producto de:

-El estatus económico, asociado con el ingreso, con la ocupación, educación que se distribuye por sectores.

-Estatus familiar, tiende a estar asociado con la fertilidad, el tipo de gobierno, de casa, de la participación de la mujer en el trabajo.

- El estatus étnico, tiende a formar grupos que pueden ser superpuestos a la estructura celular creada por la combinación de patrones concéntricos y sectoriales.

Por otro lado el incremento de la población así como los cambios en la composición de la familia y en el ingreso, demandan cambios tanto en la estructura de la vivienda como en su localización, lo que se facilita al haber una mejora en el transporte, aumentando la posibilidad de una nueva elección residencial. A este fenómeno residencial B. Goodall le denomina filtrado (cambio que se produce en el valor real de una casa cuando se permite que pase a manos de unos nuevos ocupantes al ser abandonada por los anteriores)

Generalmente estas viviendas van a ser ocupadas por la población de una clase inferior, al desplazarse los ocupantes iniciales hacia zonas periféricas alejadas del centro, siendo confortables, nuevas, lo que es posible por el nivel adquisitivo de éste estrato de la población.



Las viviendas abandonadas por sus primeros ocupantes, se acondicionan nuevamente subdividiéndolas para convertirlas en apartamentos más pequeños, así como accesorias, con el propósito de obtener mayor número de rentas y elevando la densidad de habitantes en un mismo espacio; por otra parte el propietario del inmueble deja muchas veces de dar mantenimiento a éste debido a que obtiene una remuneración mayor al disminuir los costos en la conservación del mismo, ya que al paso del tiempo el precio del inmueble es menor al precio del terreno sobre el que está construido, esto gracias a un mejoramiento de la zona en donde se localiza el inmueble y a un mercado inmobiliario.

Por otra parte también se cita a Northan (9), este autor indica que existen ciertas fuerzas en la ciudad que atraen a los residentes hacia la periferia o hacia el centro, siendo estas fuerzas centrífugas y centrípetas.

#### Fuerzas Centrífugas.

- Incremento de la afluencia.
- mejoras en la movilidad social.
- subida en los niveles ocupantes.
- incremento en las necesidades de espacio.
- miedos y conflictos sociales.
- descentralización de las oportunidades de empleo.

#### Fuerzas Centrípetas.

- Stock de vivienda disponible a bajo costo .
- preferencia por asociarse con otros del mismo grupo cultural.

- Cercanía a los lugares de trabajo.
- Cercanía a la transportación masiva.
- Seguridad personal.

Por último se citará la intervención del sector público sobre este uso del suelo (8). En principio, la intervención de organismos públicos no se encuentra aislada sino que está inmersa dentro de la política del estado y en particular de su política económica. Las formas de vivienda, la situación y los ritmos del mercado inmobiliario variarán también, pero siempre dentro de ciertos límites definidos por el respecto a las reglas fundamentales de la economía capitalista, en especial en lo referente a la propiedad territorial y a los topes de alquiler y precios.

Se trata de establecer un equilibrio en la situación de un determinado bien en el mercado, la intervención pública se realiza en varios planos siendo bastante amplia, citándose a continuación algunos de ellos.

- Intervención sobre la demanda; creando una demanda solvente al otorgar una especie de subsidio, vivienda en ayuda a las familias de más bajos recursos.
- Intervención en la oferta; construyendo directamente vivienda de interés social, adoptando medidas para aminorar su costo.
- Instrumentación de medidas legales; para el control de los arrendamientos, usos del suelo a través de normas urbanísticas para su control.
- Intervención en extensiones fiscales; para ampliar la oferta así

como el respeto a los intereses hipotecarios y créditos para realizar mejoras.

-Permite la consolidación y/o aparición de nuevos asentamientos a través de permisos y licencias.

## REFERENCIA BIBIOGRAFICA DEL INCISO 2.2

1. Castells, Manuel. La Cuestión Urbana. Siglo XXI. 1985. p. 179.
2. Op. cit. pag. 205
3. Goodall, Brian. La Economía de las Zonas Urbanas, Instituto de administración Local, Madrid. 1973. p. 262.
4. Yeates, Maurice y Barry Garner. citado por Kunz Bolaños. Estructura Urbana en México, El caso de Aguascalientes. Tesis UNAM. 1984. p.87-88.
5. Chapin, Stuart. Planificación del Uso del Suelo Urbano. ed. O.Kos-Tau. Barcelona. 1977. p. 333 .
6. Kunz, Bolaños. Estructura Urbana en México. Tesis. UNAM. F.F y L. 1984. P. 83
7. Castillo, Ayala M. Estructura Urbana de una ciudad petrolera. Tesis UNAM F.F y L. 1987. P. 37
8. Castelles, Manuel. La cuestión Urbana. Siglo XXI 1976. P. 217

### 2.3. USO INDUSTRIAL

Las áreas industriales tienden a formar zonas diferenciadas en relación a los demás tipos de utilización del suelo urbano (habitacional, comercial, de oficinas, etc.), en donde a menudo este uso adopta una disposición más compleja que las de otras actividades urbanas.

La localización y distribución industrial se encuentra regida por una combinación de factores, los cuales han variado considerablemente a través del tiempo, esto es debido al desarrollo de las actividades industriales así como de la tecnología, además de las modificaciones del transporte para mayor capacidad de carga, y la creación de mayores vías de comunicación.

Dada toda esta evolución que ha desarrollado dicha actividad se considera necesario tomar en cuenta los siguientes puntos para analizar la localización industrial actual:

Para Fogarty (1), la elección de una localización viene determinada sobre todo por la naturaleza de las relaciones que unen una sucursal a la empresa-madre, o sea por las relaciones internas. Para las empresas que no cuentan con sucursales, esto carece de significado, pues su localización queda determinada por sus propias necesidades.

Para Jean Reiny (2), los factores centrales en la implementación de la industria son las llamadas economías de aglomeración, independientes de la posición geográfica, puesto que se crean en cualquier punto a partir del momento en que exista una dimensión y una diversidad de

servicios suficientes, lo que aumenta la posibilidad de una política voluntaria de localización industrial para los poderes públicos siempre que sepa crear un medio urbano.

Por otro lado habrá industrias que dependan de las externalidades (economías externas), pero es una dependencia entendida más en términos de velocidad, eficiencia, servicios, información, confiabilidad y seguridad, y menos en cuanto a distancia de transporte, acceso al mercado, etc. (3) Esta es la razón por la cual muchas industrias pueden localizarse más lejos de la posición de máxima accesibilidad y complementaridad; un ejemplo de ello son los parques industriales, estas áreas son convenientemente delimitadas que por lo general se ubican en los alrededores de las ciudades, teniendo por objeto concentrar en ellos una parte de las industrias locales, las que de otro modo se establecerían en lugares diversos de la ciudad; las actividades que se desarrollan en estos parques se relacionan con la producción manufacturera y además son áreas en donde las llamadas economías externas se desarrollan.

Por otro lado la mano de obra juega también un importante papel en la localización de establecimientos industriales y comerciales.

Esta importancia de la mano de obra en la elección de una localización para la empresa, supone por un lado un medio urbano favorable y por otro, la existencia de instituciones capaces de formar y mantener normalmente una mano de obra cuyo grado de calificación, no sólo en términos puramente profesionales, sino de iniciativa y de comprensión de la actividad, necesita desarrollarse rápidamente.

El mercado por otra parte significaba un elemento importante para la localización industrial, hecho que actualmente ha perdido significación.

Las causas fundamentales de esta pérdida de atracción del mercado son: el adelanto en los medios de transporte, la distribución masiva, la existencia de empresas distribuidoras y venta a mayoristas.

El consumo de masa tiene como consecuencia que ya casi no hay mercados específicos irremplazables para las grandes empresas. Cada establecimiento se incarta en una red de distribución que no deriva de la posición del comprador, sino de la política comercial de la empresa (4).

Stuart Chapin (5), establece 6 elementos determinantes para la localización industrial.

- 1.- Suelos con menos de 5% de pendiente.
- 2.- Para industrias extensivas grandes solares, y para la intensiva variedad de tamaños .
- 3.- Acceso al transporte comercial, ferrocarril, rutas principales, canales, etc.
- 4.- A un tiempo razonable de las áreas residenciales de la mano de obra; y servicios de transporte para ésta.
- 5.- Servicios: agua, electricidad y alcantarillado.
- 6.- Compatibilidad con los usos alrededor, considerando vientos, cinturones de protección de áreas verdes, desarrollo de parques industriales y otros factores de atracción en los dos sentidos: dentro del área de manufactura y en relación con los usos del suelo próximo.

Por otra parte Yates (6) habla de tres grupos de determinantes:

1.- Sitio:

- a) Desde el punto de vista físico;
- b) Espacio en relación al costo y al edificio necesario;
- c) Servicios: agua, drenaje, electricidad, acceso;
- d) Edificios; rentado ( cuando hay inseguridad para el futuro ) o fabricado;
- e) Impuestos: influyen mucho psicológicamente.

2.-Vecindario: se refiere principalmente a los efectos exteriores negativos, por lo que se necesita ubicar en áreas industriales o en donde su impacto sobre otros usos sea menor.

3.- Accesibilidad:

- a) A materiales, si son muy pesados junto a las fuentes o junto al transporte por riel o agua;
- b) A la mano de obra, es importante en las grandes ciudades, para industrias de mucha mano de obra poco especializada, y para aquellas que requieren mujeres (industria ligera). Para el autor es importante el sindicalismo, las nuevas plantas tienden a ubicarse lejos de donde es fuerte el fenómeno;
- c) El mercado, hay que considerar eslabones interindustriales; rango geográfico de los mercados (generalmente amplios); y si son industrias locales (de productos perecederos o artesanías).



Se hace necesario hacer la aclaración que los determinantes antes citados serán válidos dependiendo el tipo de industria de que se trate. A continuación se presenta una distinción entre dos tipos de industria; por un lado están las industrias interiores, que son las ligeras y por el otro se tiene a la industria pesada.

La industria ligera (7) son las situadas en las áreas interiores de la ciudad, en donde sus rasgos característicos son: fábricas pequeñas y que, además, consumen poca energía, generalmente son empresas con una fábrica, por lo que es difícil realizar economías de escala sin salir de los límites de una empresa, con lo que las economías externas debidas a las agrupaciones de industrias toman aún mayor relieve en este tipo de áreas, la frecuencia y la rapidez con que cambian algunos aspectos, accesorios de sus productos. Por lo consiguiente, estas pequeñas factorías suelen instalarse en edificios adaptados, alquilados por períodos cortos. La industria no es la función exclusiva de dichos distritos interiores, sino que se mezclan con almacenes de depósito, tiendas, y viviendas de varios tipos. Otras de las razones que inducen a algunas de estas industrias a localizar sus fábricas cerca del centro de la ciudad es que así se pueden relacionar estrechamente con sus clientes; por ejemplo, las industrias de confección, imprentas, etc.

La localización de la industria ligera en el interior de la ciudad se dió y se sigue dando bajo ciertas circunstancias, pero éstas se siguen transformando a lo largo del tiempo, por lo que en ciertos casos la industria de las áreas interiores presenta rasgos residuales, que casi no tienen razón de ser en la actualidad y se hallan en declive; sin

embargo otras ramas de este tipo han crecido, pero este mismo crecimiento ha obligado a ciertos tipos de industrias a emigrar y a instalarse en las áreas suburbanas, en donde se destaca principalmente la industria pesada.

En este cambio de localización han intervenido varios factores, que han influido así mismo sobre la forma de las áreas industriales y el tamaño de cada factoría.

James Johnson, distingue los siguientes factores (8):

1.- Cambio en la naturaleza del transporte, que han alterado las formas de accesibilidad en el interior de las ciudades y las áreas industriales situadas alrededor de los centros de las ciudades se fueron congestionando, con lo que se disminuían sus ventajas.

2.- El desarrollo de las técnicas de fabricación en serie, exige mucho espacio para almacenaje de las piezas. De ahí que el suelo relativamente barato de las áreas suburbanas y la abundancia de espacios libres donde instalarse las fábricas hayan tenido gran importancia en el crecimiento de la industria situada en el exterior de las ciudades.

3.- La utilización del transporte por carretera, ello ha permitido que las fábricas situadas en un área suburbana pueda servir a todo un mercado nacional.

4.- Iniciativa de los promotores inmobiliarios, los cuales se dieron cuenta de que habría necesidad de polígonos industriales, dotados de todos los servicios necesarios para el desarrollo

satisfactorio de la actividad industrial.

5.- Necesidad de unidades mayores de producción que las que se encuentran en las áreas industriales interiores.

Por otra parte James Johnson, distingue un tercer tipo de áreas industriales, formado por las que se hallan localizadas cerca de un puerto o de otro medio de manipulación de materiales pesados o voluminosos.

Estas industrias se caracterizan por requerir gran espacio para su desarrollo, ya que desechan un volumen considerable de materia prima que se pierde en el proceso de producción. De ahí que requieran como condición más importante el tener acceso inmediato a un sistema de transporte pesado.

Los puertos son siempre puntos de ruptura de carga voluminosa, por esta razón constituyen un buen emplazamiento para las operaciones de transformación, además de estar situados en pleno mercado urbano.

Un ejemplo de las diferentes clases de industria que se encuentran en este tipo de áreas son: las que se dedican a la transformación de materias primas como pueden ser las refinerías de azúcar, las harinas, las refinerías de petróleo, así como las industrias químicas; que dependen a menudo de transporte pesado.

Sin embargo, en este tipo de áreas industriales, algunas fábricas no están tan ligadas a las instalaciones del transporte como las antes citadas, ya que muchas de las industrias existentes se relacionan con la navegación (construcción naval, reparación y mantenimiento de

buques), donde su localización es natural junto con las instalaciones portuarias de las grandes ciudades.

Así como James Johnson, ha desarrollado una tipología en cuanto a la localización industrial como es la referida anteriormente, existen otros autores que también han desarrollado su propia tipología, en donde las más importantes por ser las más completas se encuentran las siguientes:

A.R Pred (9), indica que son 7 tipos de industria según su localización.

1.- Industrias Universales concentradas junto al Centro Comercial. Son industrias cuyo mercado es coextensivo a la metrópoli, tiene a menudo funciones enlazadas de venta al por mayor y puede maximizar la distribución desde el centro.

2.- Industrias de comunicación-economía localizadas centralmente. En estos casos las localizaciones están determinadas por las economías exteriores derivadas de la accesibilidad directa al comprador antepuesta al proceso de fabricación.

3.- Industrias de mercado local con fuentes locales de materias primas. Los materiales son ubicuos o productos de otras industrias, por lo que la industria no tiene presiones por localizaciones determinadas y se encuentran diseminadas por toda el área urbana.

4.- Industrias de mercado no locales con productos de alto valor. En aquellos lugares donde el mercado es más grande que la metrópoli y donde el producto terminado tiene un alto promedio de valor y peso,

siendo los gastos de transporte relativamente de poca importancia y puede resultar un patrón casual de localización exterior. Factores fortuitos puede conducir a seleccionar el lugar.

5.- Industrias de comunicaciones-economía no centralmente localizadas. Se agrupan por lo importante de las novedades (inovaciones) pero orientadas nacionalmente por lo que no están en el centro; muchas veces se hallan a lo largo de las autopistas.

6.- Industrias de mercado no locales bordeando el agua. Industrias portuarias.

7.- Industrias orientadas al mercado nacional. La localización está muy influenciada por el volumen de los productos y por las tarifas de transporte, por lo que se localizan en la periferia.

Por su parte Harold Carter (10), hace un resumen de los trabajos de Loewenstein, Hamilton y Pred; de los cuales obtiene 6 grupos de industrias.

1.- Industrias localizadas centralmente:

- a) Orientadas a la mano de obra.
- b) Orientadas al mercado.
- c) Orientadas al centro comercial, incluyendo las industrias comunicación-economía de Pred.

2.- Industrias de alto valor no orientadas al mercado local; tienden a tener emplazamientos causales.

3.- Grandes industrias de productos básicos: en este caso, se entiende por industrias básicas aquellas que son fundamentales para el

desarrollo del país, como la metalúrgica, química y siderúrgica. Este tipo de industrias tiende a las áreas suburbanas, pero pueden permanecer en el centro cuando ha existido una inversión desde hace mucho .

4.- Industrias portuarias al borde del agua.

5.- Industrias integradas a lo largo de las vías de comunicación; estas incluyen según Pred las industrias comunicación economía no centralmente localizadas.

6.- Industrias suburbanas: el producto del proceso de descentralización.

Se puede concluir a través de toda la serie de citas bibliográficas sobre la localización industrial, que es difícil generalizar los patrones de localización de la industria ya que dependen del tipo de ésta así como de sus requerimientos, además de intervenir el factor de descentralización industrial, lo cual está condicionado al momento histórico en que se lleva a cabo, condiciones que van variando al paso del tiempo, por lo que el análisis de la localización debe referirse a la época en que se dió ésta y no a las condiciones actuales. Esto también está relacionado con los cambios que suscitan dentro del ámbito urbano que provocan la migración de la industria hacia las zonas suburbanas, como el crecimiento de la ciudad, que a través del mejoramiento del transporte permiten su localización periférica.

### REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL INCISO 2.3

1. Fogarty citado por Castells, M. La Cuestión Urbana siglo XXI 1985.  
p. 160-161.
2. Op. cit. pag 163.
3. Karaska, Goral. citado por Kunz, B. Estructura Urbana en México.  
El Caso de Aguascalientes. UNAM. F.F y L. 1984. p. 150 .
4. Op. cit. p. 161 .
5. Chapin, stuart. Planificación del Uso del Suelo Urbano. ed. O,Kos  
Tau. Barcelona. 1977 p. 33 .
6. Yates, M y Barry Goner, citado por Kunz Bolaños. Estructura Urbana  
en México; El caso de Aguascalientes. Tesis UNAM. F.F y L. p. 53
7. James, Johnson Geografía Urbana ed. O;Kos-Tau. Barcelona 1974. p.  
215-217 .
8. Op. cit. pag. 19-25 .
9. Pred, citado por Carter, harold. El Estudio de la Geografía  
Urbana; Instituto de Estudios de Administración Local. 1974  
p. 342-343 .
10. Op. cit. pag. 344-345 .

## 2.4 USO DEL SUELO TURISTICO.

### Antecedentes del Turismo

El turismo es un fenómeno que se ha presentado en diversos períodos de la evolución cultural del hombre. Desde la antigüedad el ser humano ha tenido la necesidad de un espacio para el descanso tanto físico como mental, debido a esto, dedica cierto tiempo libre a la actividad recreativa.

El tiempo libre, es el sobrante entre una ocupación remunerativa; pudiendo ser un oficio o profesión y el sueño es el descanso absoluto (estado de inactividad) (1).

Históricamente se sabe de los frecuentes viajes realizados por los griegos que acudían sobre toda Atenas, Delfos, Corinto y Olimpia a fiestas religiosas o bien a competencias atléticas.

Durante el florecimiento romano, existían flujos considerables de personas que se dirigían desde Roma hacia el campo y hacia las orillas del mar. Se sabe del gran número de espectáculos en los que se recreaban o distraían como el circo, el combate de gladiadores la pantomima teatral, los baños o establecimientos termales, las carreras etc.

En la Edad Media destaca por sus célebres viajes el veneciano Marco Polo (1254-1323 D.C), quien llegó a convertirse en la figura legendaria debido a ellos. En el siglo XVII en Inglaterra se empezó a emplear la frase de origen francés "Faire le grand tour", para



referirse a jóvenes que viajaban por placer o por motivos culturales (2).

En el período transcurrido a partir de la segunda mitad del siglo XIX representa un momento significativo en la evolución del turismo; ya que los cambios en el ámbito económico y social como resultado de la Revolución Industrial dieron lugar al surgimiento de una clase media-alta muy próspera; aunando a esto la aparición del ferrocarril en Inglaterra empezó a desarrollar una actividad turística en masas, es decir este medio de transporte provocó un incremento notable en el número de viajeros. A mediados de este siglo se hace el primer viaje colectivo, organizado por el inglés Tomas Cook, con motivo del Congreso Antialcohólico de Lebnster, Irlanda utilizando el ferrocarril, que movilizó 570 personas en un viaje redondo (3).

En la segunda mitad del siglo XX la extraordinaria expansión del turismo en Europa se realiza gracias a los siguientes factores: se implanta el derecho de descansar el séptimo día de la semana y además se logró que la jornada laboral fuese de ocho horas diarias de trabajo. En 1936 se concede que las vacaciones fueran pagadas. (4)

Por otro lado el progreso del transporte masivo moderno permitió recorrer mayores distancias en menor tiempo con mayor seguridad y comodidad, aunando a esto el aumento del índice del nivel educativo y las campañas publicitarias despertó el interés por conocer otros lugares.

Otro factor que se ha desarrollado en las últimas décadas ha sido la facilidad de crédito, que ha permitido a cierto tipo de individuos

mayores posibilidades de viajar.

Todo lo anteriormente expuesto ha favorecido que el turismo se desarrolle como un fenómeno masivo, siendo en algunos países un renglón importante en su economía.

#### Definiciones Generales del Turismo.

Existen diferentes enfoques así como definiciones relacionados con el turismo, como es el caso de la economía, la sociología, la arquitectura y la geografía; en donde cada disciplina enfoca al turismo, según su campo de estudio en particular.

A continuación se enuncian algunas de las definiciones que se consideran más completas.

En el año 1911 el austriaco Schrattenhofen, concibe el turismo como: "El concepto que comprende todos los procesos, especialmente económicos, que se manifiestan en la influencia, permanencia y regreso del turismo hacia y fuera de un determinado municipio, estado o país" (5).

Para 1930 Morgenroth define al turismo como al "Tráfico de personas que se alejan temporalmente de su lugar fijo de residencia, para detenerse en otros sitios con objeto de satisfacer sus necesidades vitales y de cultura, o para llevar a cabo deseos de diversa índole, únicamente como consumidores de bienes económicos y culturales" (6).

En el año 1942 el italiano Troise dice que el turismo es un "Conjunto de traslados temporales de las personas, originados por la necesidad de reposo, de cura, espirituales o intelectuales" (7).

En Suiza durante el año 1942 Hunziker determina al turismo como el "Conjunto de relaciones y de hechos producidos por el desplazamiento y la permanencia de personas fuera de su lugar de domicilio, en tanto que dicha permanencia y desplazamiento no están motivadas por una actitud lucrativa" (8).

En el año 1955 el profesor Artillaga dice: "Turismo es todo desplazamiento temporal determinado por causas ajenas al lucro; el conjunto de bienes, servicios y organización que en cada nación determinada y hacen posible esos desplazamientos y las relaciones y hechos que entre éstos y los viajeros tienen lugar". (9)

Por lo que se puede observar, las definiciones antes escritas no son contrarias entre sí, y además representan una secuencia histórica, en donde concuerdan en ciertos elementos pero incluyen elementos nuevos conforme su secuencia. Sin embargo siendo el turismo un fenómeno tan cambiante, cada vez será necesario establecer variantes y nuevos elementos que permitan descubrir definiciones más completas para expresarlo.

Por otro lado, también se piensa que siendo el turismo un fenómeno actual es difícil tener una definición única, debido a que este empieza a ser analizado por diversas especialidades científicas y además el turismo en sí carece de una teoría y una técnica propia; por lo que cada especialidad que lo estudie puede, desde su punto de vista considerar que el turismo cae dentro de su campo, dándole entonces a él un sello característico de acuerdo a la disciplina que lo estudie.

En el caso de la geografía existen pocos estudios sobre la relación turismo-geografía, a pesar de la gran interdependencia que existe en el medio geográfico, el uso del suelo y la actividad turística.

Fernández Fuster L. señala que es en "el espacio en sí, en donde se realiza el hecho turístico, por lo tanto, es el campo de la geografía turística" (10) .

El mismo Fuster, indica que la geografía turística tiene en cuenta además de los fenómenos de localización del hecho turístico, la relación entre causa y efecto producida por la actividad.

#### **Clasificación de los Recursos Turísticos.**

Los atractivos turísticos son una riqueza que debe considerarse como recursos ya que han originado una actividad económica. Los recursos que intervienen en la actividad turística son naturales y culturales, y contribuyen a desarrollar o limitar a éste; el aprovechar adecuadamente estos recursos y con base en su buen aprovechamiento y su conservación, un país o la región donde se desarrolla puede alcanzar un desarrollo económico.

Los recursos turísticos se dividen en naturales y culturales, en donde estos últimos se subdividen en históricos y contemporáneos.

Recursos turísticos naturales será todo elemento geomorfológico, biofísico o la mezcla de ambos, cuyas características lo hagan susceptibles de ser visitados por turistas. Dependen estos, en cuanto a su abundancia y distribución de las características físicas naturales; no son susceptibles de ser creados por el hombre, pero sí

aceptan modificaciones provenientes del mismo.

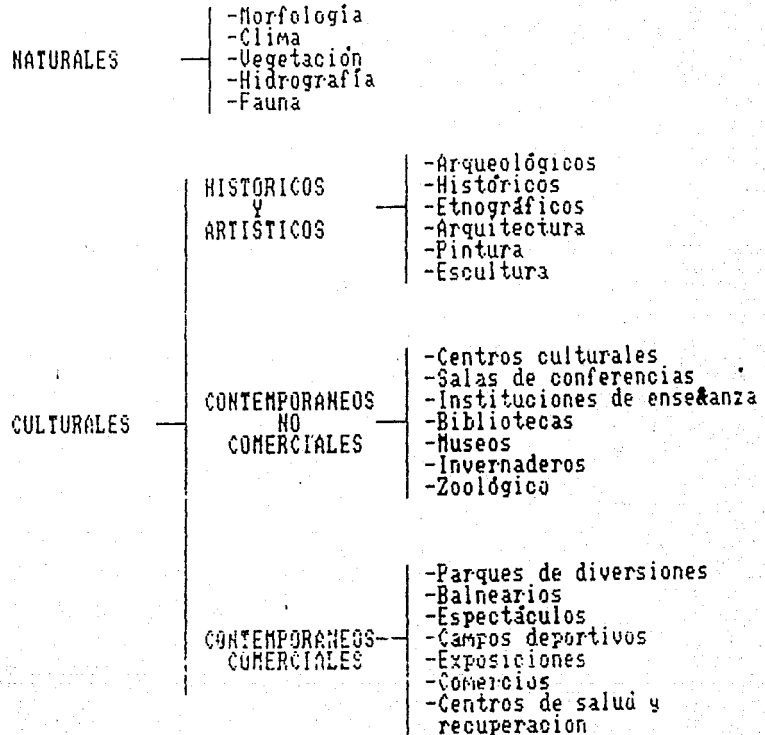
El recurso turístico cultural será todo elemento creado por el hombre, que contenga atractivos capaces de interesar al visitante; estos atractivos pueden ser históricos o contemporáneos. Los históricos se refieren a todos aquellos que sean manifestación de la cultura de otra época.

Los contemporáneos, son los creados por el hombre en el momento actual, con una finalidad preestablecida y dependen de su inventiva; éstos a su vez se subdividen en comerciales y no comerciales; tienen un fin inmediato de lucro, mientras que el objetivo de los no comerciales es manifestar y difundir la cultura o prestar un servicio público (11).

A continuación se establece una clasificación de los recursos turísticos antes citados, para ello se retomó la clasificación hecha por Juan Carlos Gómez (12) y Ana García Silberman (13); por considerarse las más completas.

# CUADRO No.-2.

## RECURSOS DEL TURISMO



## Jerarquización del Espacio Turístico.

La distribución de los atractivos turísticos y de todo el equipamiento que requieren estos no se da de manera uniforme sobre el territorio, por lo que se hace necesario establecer una jerarquización de su espacio lo que permitirá definir el tipo de actividades y los servicios que pueden encontrarse distribuidos sobre éstos.

Roberto C. Boullón (14), indica que la mejor forma de determinar un espacio turístico es recurrir al método empírico, por cuyo medio se puede observar la distribución territorial de los atractivos de esta índole y de la planta (se entiende por planta el equipamiento e instalaciones que se alquila al turista), a fin de detectar las agrupaciones y concentraciones que saltan a la vista; de este modo y por medio de un procedimiento sistemático así como la aplicación de metodologías específicas se pueden encontrar todos los componentes del espacio turístico que se señalan a continuación, los cuales se anotan en escala descendentes con relación al tamaño de su superficie y de su grado de importancia.

-Zona turística.

-Area.

-Centro.

-Unidad.

-Núcleo.

## Zona turística.

Es la unidad mayor de análisis y estructuración del universo espacial turístico de un país. Su superficie es variable, ya que depende de la extensión total de cada territorio nacional y de la forma de distribución de los atractivos turísticos, que son los elementos básicos a tener en cuenta para su delimitación.

Para que exista una zona turística debe contar con atractivos suficientemente próximos, sin importar a qué tipo pertenece, ya sean naturales o culturales (ruinas arqueológicas, centros culturales, centros históricos etc.), y de que categoría son (área, centro, unidad etc.)

Además de los atractivos propios, para funcionar adecuadamente, una zona turística debe contar dentro de su territorio con equipamiento, servicios y dos o más centros turísticos, además de estar provista de una infraestructura de transporte y comunicaciones, que relacione a los principales elementos que la integran.

## Area turística.

Son las partes en que se puede dividir una zona y, por tanto, su superficie es menor que la del todo que las contiene.

Al proceder al análisis de las zonas para comprobar la posibilidad de subdividir las en áreas, hay que comenzar por analizar la forma total, buscando estrangulamientos en base a la cercanía de los atractivos, ya sean naturales o culturales, para ser visitados por el turista en un período corto de tiempo y que puedan marcar una separación natural, de



encontrarse éstos, inmediatamente se deben contar los atractivos que quedaron en cada parte, porque un área no puede contar con menos de diez atractivos.

Al igual que la zona turística el área necesita una infraestructura de transporte y comunicación que relacione entre sí a todos los elementos que la integran.

#### Centro turístico.

Se trata de un espacio que concentra una serie de atractivos y servicios que lo hacen susceptible de ser visitado por turistas, además de que funge como un centro receptor y representa un punto de turismo emisor hacia otros sitios de interés que se ubican dentro de la zona de influencia.

Los centros turísticos cumplen diferentes funciones, por los que existen varios tipos, entre los que se pueden mencionar los siguientes: centros turísticos de distribución, de estadía y de escala.

Los centros turísticos de distribución, toman este nombre porque, desde el conglomerado urbano que le sirve de base, los turistas visitan los atractivos incluidos en su radio de influencia y regresan a dormir a dichos centros. En este caso, la totalidad del equipamiento de alojamiento debe ubicarse en la ciudad, pero parte de la alimentación, del comercio turístico, del servicio de guías, así como ciertas instalaciones específicas, como servicios sanitarios, estacionamiento, deben ubicarse en los atractivos turísticos.

Más comunes que los centros de distribución son los centros de estadía, los cuales surgen en base a la explotación de un único atractivo, como acontece con las playas o con los centros invernales especializados en la práctica de esquí sobre la nieve. La característica fundamental que los distingue de los centros turísticos de distribución es el tiempo de permanencia. En los centros turísticos de distribución, los turistas permanecen de uno a tres días a lo sumo, porque la finalidad del viaje es conocer la mayor parte de los atractivos que se operan desde el mismo. En cambio, en los centros de estadía los turistas regresan todos los días al mismo atractivo a practicar sus deportes preferidos. Así los centros de estadía requieren de un equipo de esparcimiento mucho más diversificado, para ofrecer alternativas distintas durante todo el tiempo de permanencia, principalmente por las tardes y por las noches.

Los centros de escala se dan en coincidencia con los nodos de las redes de transporte y con las etapas intermedias de recorridos de largas distancias.

Los nodos de transporte pueden ser lugares de cambio de sistema de transporte terrestre al aéreo o viceversa. En estos lugares se detiene a comer, a abastecerse de gasolina o a realizar alguna reparación ligera, sin llegar muchas veces a pernoctar; de hecho la mayor parte de estos centros carecen de atractivos, porque su función es la de servir a los pasajeros en una etapa intermedia del viaje. En cuanto al equipamiento, este se reduce a moteles, hoteles y trailer-parks, restaurantes y comercio.

#### Unidad turística.

Son espacios donde existen concentraciones menores de equipamiento en comparación a los antes referidos, el equipamiento de las unidades turísticas en general, consta de alojamiento y alimentación; complementado por algunos servicios de esparcimiento ubicados dentro de los hoteles, y unas pocas instalaciones que no pasan de piscinas y algunas canchas de tenis, más comercios y casinos.

#### Núcleo turístico.

Se refiere a todas las agrupaciones menores de diez atractivos que están aislados en el territorio y, por lo tanto, tienen un funcionamiento turístico rudimentario, debido a su grado de incomunicación.

#### REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL INCISO 2.4

1. Coppuck, J. citado por González Sermeño. Carta de Uso Potencial Turístico. Tesis UNAM. F.F y L. 1986. p. 12 .
2. De la Torre, Padilla. El Turismo, Fenómeno Social. F.C.E. México 1980 p. 13 .
3. Op. cit. pag. 14 .
4. Op. cit. pag. 15 .
5. Op. cit. Pag. 16 .
6. Morgenroth, citado por De la Torre Padilla O. El Turismo, Fenómeno Social. F.C.E. México. 1980. p. 16 .
7. Troise, citado por García Silberman. El Campo de la Geografía en el Turismo. Boletín del Instituto de Geografía. Volumen III 1970. UNAM p. 211 .
8. Op. cit. pag. 211 .
9. Op. cit. Pag. 211 .
10. Op. cit. pag. 212 .
11. Dirección General de Planeación y Recursos del Departamento de Turismo, citado por Ana Garcia Silberman. Boletín del Instituto de Geografía. Volumen III 1970. UNAM. pag. 61 .
12. Gómez, Rojas J.C. Geografía Turística del Estado de Michoacán de Ocampo. Tesis. F.F y L. UNAM. Mex. 1977. p. 11 .

13. Garcia, Silberman Ana. Boletín del Instituto de Geografía. UNAM  
volumen III. Mex. 1970.
14. Boullón, C. Roberto. Planificación del espacio turístico. México.  
1988 ed. Trillas pag. 66 .

## CAPITULO 3

### FACTORES QUE DETERMINAN EL USO DEL SUELO

### 3.1. MEDIO FISICO.

El desarrollo de una ciudad está íntimamente ligado al medio en donde se emplaza, ya que los factores físicos y naturales pueden representar un impedimento al desarrollo urbano; en los países tercermundistas es muy marcado este hecho ya que no cuenta con una tecnología adecuada para superar los obstáculos que la naturaleza impone.

Un ejemplo palpable lo es la ciudad de Mazatlán, que presenta extensas zonas sujetas a las inundaciones lo cual altera la accesibilidad e impide un adecuado crecimiento de la ciudad.

Entre los elementos del medio que juegan un papel importante en esta ciudad están: la pendiente topográfica; la red hidrológica y la precipitación, que relacionados presentan graves problemas de inundación.

La región en donde se encuentra emplazada la ciudad es, en términos generales, una superficie plana con suave pendiente al mar, interrumpida por algunos cerros y lomeríos de cierta importancia.

Desde el Paleozoico esta región se encuentra emergida, pero es en el Mesozoico, con el surgimiento de un complejo metamórfico a base de gneises y pizarras, cuando se forma el núcleo más antiguo detectado en la zona.

A partir del Cuaternario, la zona participa de una inmersión general y se empieza a desarrollar una plataforma continental (prolongación de la llanura costera) persistente hasta la actualidad (1).

Dentro de las unidades geomórficas más importantes sobresale la

llanura fluvial, formada por los aportes del río Presidio, su esfera de influencia es muy grande y abarca una superficie localizada al sureste del puerto, en estas áreas existen problemas serios de anegamiento, dada la topografía llana que se ha ido definiendo desde el Cuaternario.

Con lo que respecta a los cuerpos de agua sobresale el Estero de Urías al sureste. Es un cuerpo de agua alimentado por corrientes fluviales que descienden de las partes altas, y corrientes marinas que penetran por entre las escolleras del actual puerto. Se encuentra limitado al sur por la isla de la Piedra y en su interior se han desarrollado algunas islas con material arenoso, La influencia de las mareas le da un carácter salobre.

También son significativos los esteros del Infiernillo y del Sábalo; el estero del Infiernillo puede considerarse como una prolongación del Estero de Urías a pesar de tener una alimentación de agua dulce del arrollo Javalines. El estero se encuentra muy alterado en su medio ecológico por los continuos contaminantes que allí se descargan, así como su relleno para asentamientos humanos; el estero del Sábalo ha sido menos afectado y representa en la actualidad un cuerpo de agua con posibilidades de explotación turística.

Por otro lado las playas constituyen la línea costera arenosa, sujeta a las acciones marina y eólica.

El clima de la ciudad de acuerdo con la clasificación de Koeppen, modificada por Enriqueta García, es cálido subhúmedo Awo (w) (e). El más seco de los cálidos subhúmedos, con un régimen de lluvias



predominantes durante el verano y un carácter térmico extremo, donde la amplitud anual oscila entre 7 y 14 grados centígrados (2) .

Los vientos dominantes soplan del noroeste de enero a marzo (coincidentes con los "nortes"), del oeste-noroeste, dominan de abril a diciembre y del oeste soplan todo el año (3).

Hablando del área urbana en sí, es una península bordeada al sur y al poniente por el mar y por el Estero de Urías al oriente. El terreno es sensiblemente plano, sólo con pequeñas prominencias como las de Vigía, Nevería, Casamata y Loma Atravesada. Lo plano del terreno que prácticamente ha sido de relleno y su poca elevación sobre el nivel del mar dificulta el desague pluvial.

Las obras portuarias, los muros de contención de los terrenos ganados al mar sobre el Estero de Urías y Playa sur, y los bordes de las vías del ferrocarril; han formado barreras que impiden que las aguas pluviales lleguen libremente al mar por vía superficial y se estanquen en la zona urbana.

Al Norte, el río Jabalines y su desembocadura al Estero del Infiernillo, provocan extensas áreas de inundación y, por lo bajo de su nivel, las mareas altas entran en la zona. La época de lluvias coincide con las mareas altas, por lo cual esta temporada, y en la de ciclones, el Estero del infiernillo prácticamente divide la ciudad en dos partes.

REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL INCISO 3.1

1. Tamayo Jorge L. Geografía General de México, Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas 1962, Tomo I, Pag. 458.
2. CETENAL, Carta de Climas, Hoja Mazatlán 13-4-1 esc. 1:500,000 . México; Secretaria de la Presidencia. 1977 .
3. Datos proporcionados por la S.A.R.H. de 1980-1988 .

### 3.2 ANTECEDENTES, FORMA Y RITMO DE CRECIMIENTO Y TAMAÑO DE LA CIUDAD

Estos tres factores son importantes en la configuración de los usos del suelo, los cuales siempre guardarán una estrecha relación, en donde se puede decir que los últimos dos factores son consecuencia del primero; es por ello indispensable conocer los antecedentes de la ciudad, pues éste indicará cuáles han sido los elementos que han actuado en el proceso urbano para dar paso a las condiciones actuales de una determinada ciudad.

La urbanización anterior va a influir mucho en la actual, pues las diferentes edificaciones e instalaciones pueden imponer su predominio sobre el ulterior desarrollo del asentamiento (1).

La forma y ritmo de crecimiento se refiere al desarrollo espacial de la ciudad a través del tiempo, en el que intervienen diferentes elementos a considerar, entre los más relevantes está el medio físico el cual le imprimirá una fisonomía particular a la ciudad y el crecimiento de la población.

El crecimiento acelerado de la población, puede provocar la invasión en zonas no aptas al desarrollo urbano y disminuir la accesibilidad, lo que provocaría la elevación de las rentas del suelo en las áreas mejor servidas y por tanto el incremento en la ocupación del mismo.

Teóricamente el crecimiento se dará hacia las zonas de mayor acceso, a los lados de las vías de comunicación, que generalmente se dirigen hacia las zonas rurales.

Por último, con lo que respecta al tamaño de la ciudad, sus características serán más complejas conforme sea mayor la ciudad, por lo tanto mientras más grandes sean las ciudades habrá mayor diferenciación de estos usos, lo que repercutirá a su vez en la competencia por los espacios con mayor accesibilidad y obviamente en la renta del suelo.

#### Antecedentes de la Ciudad de Mazatlán.

La primera referencia la proporciona Alonso de la Mota y Escobar, Obispo de Guadalajara (1598-1607) (2), en su descripción Geográfica de los Reinos de Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Nuevo León; ofrece un detalle de la península y la bahía, e informa que cerca de allí había dos pequeños poblados, uno de indios que dio su nombre a la región y desapareció muy pronto, y otro llamado de los Mulatos, fundado por gentes de esta casta; éste fue arrastrado por una creciente del río y se le reconstruyó en otro sitio, denominado San Juan Bautista de Mazatlán. La península, en cambio, continuaba deshabitada y solamente era visitada de vez en cuando por marinos españoles en donde aprovechó Nuño de Guzmán en fundar Mazatlán el 14 de mayo de 1531.

Los orígenes de la ciudad son nebulosos; en 1796 el Puerto de San Feliz, como se denominaba entonces, contaba con 19 descendientes de los mulatos. En 1817 la población apenas llegaba a 21 personas.

La configuración topográfica fue una limitante para la ocupación del suelo y factor determinante en el trazo urbano, razón por la cual la población de Mazatlán llegó tardíamente en comparación con otras ciudades, como son Chametla, Concordia y Rosario (al sur de Sinaloa).

En estas condiciones, el suelo de la ciudad de Mazatlán no pudo ser ocupado en forma permanente, sino transitoria, durante la época prehispánica y el período colonial, debido a tres limitantes:

- La carencia de fuentes seguras de aprovisionamiento del agua potable para consumo humano.
- La insalubridad.
- La dificultad de comunicación (se formaban islotes cercados por pantanos, manglares y marismas).

Hasta 1566 Francisco Ibarra incursionó por el sur de Sinaloa y estableció las explotaciones minerales, no hubo asentamientos definitivos de población en las cercanías de Mazatlán.

La estructura económica de la Colonia, basada precisamente en la explotación minera, demandó una infraestructura vial y de transportación marítima para conducir a la metrópoli española los metales preciosos. Dentro de la región, los sitios de mayor abrigo para la navegación de altura y cabotaje fueron los que ofrecían los islotes de Mazatlán con sus bahías y el Estero de Urías.

El movimiento portuario se hizo en la bahía de Puerto Viejo en el lugar conocido con el nombre de Bateria y de allí surgió el primer trazo vial urbano, hoy calle Belisario Domínguez, que era propiamente el lugar más firme para edificar (ver mapa etapas de crecimiento histórico), ya que rumbo a lo que es ahora el centro comercial de la ciudad, solían formarse algunas corrientes y pantanos.

Consecuentemente, el primer trazo urbano fue de tipo lineal siguiendo el paso del camino carretero que por la faja costera del norte se

internaba conduciendo las carretas del transporte mineral y agrícola de la región; este camino conducía hasta el punto denominado Palos Prietos, en donde se dividía al sur y al norte (incluyendo la comunicación a Villa Unión), para internarse a las estribaciones serranas en busca de yacimientos minerales.

Por decreto del 8 de noviembre de 1820, las Cortes Españolas abrieron Mazatlán al comercio extranjero y al consumarse la Independencia se declaró puerto de altura, a pesar de su escasa población, que apenas llegaba a 500 habitantes, y de que no ofrecía facilidades para el tráfico, pues no contaba con un muelle y la aduana se encontraba en el presidio (Villa de Unión).

La población sufría insalubridad general y en particular paludismo; y la actividad económica, afectada por las turbulencias políticas de la República, decayó aún más con la expulsión de los españoles.

En 1833 se construyó un dique para cerrar el paso de las aguas de la Bahía de Olas Altas a la Bahía del Puerto Nuevo o Playa Sur, incorporando al trazo urbano los cerros del Vigía y de la Cruz, quedó integrado el casco antiguo de la ciudad de Mazatlán; fue entonces cuando se construyeron las instalaciones portuarias del nuevo fondeadero y se cambiaron al sur las maniobras del embarque y desembarque, constituyendo así el primer polo de desarrollo del ensanche urbano, cuyo desplazamiento se hizo hacia la Bahía de Olas Altas y hacia el sur y poniente teniendo como límites por el sur la playa y por el oriente el Estero del Infiernillo, que corría sobre las calles Serdán y Juárez.

Los primeros núcleos de concentración fueron el mercado que se erigió en lo que es hoy la Plaza Hidalgo y cerca de él el rastro, y la plaza cívica (hoy Madero).

Con respecto a la expansión urbana; como el Estero de Urías se comunicaba al Océano por el hoy canal de Navegación, fue sin duda alguna vía marítima para el transporte de minerales y mercancías, pronto se establecieron muelles frente a la isla Belvedere y ahí mismo se erigieron los primeros astilleros; este hecho originó un nuevo eje vial y de desarrollo urbano sobre la calle Constitución, hoy Angel Flores.

De esta manera la ciudad se extendió, primero hacia los cerros del Vigía, de la Cruz y de la bahía de Olas Altas, siguiendo el eje de la calle principal y luego hacia las partes más bajas, mediante rellenos que fueron cubriendo lagunas y pantanos.

En estas circunstancias la ciudad se extendió en forma de cruz y a base de rellenos, tanto en el eje norte-sur como el oriente-poniente.

Su crecimiento durante poco más de un siglo, fue lento y gradual, correspondiendo a un incremento demográfico bajo y un desarrollo de infraestructura urbana también lento.

El primer desarrollo importante ocurrió a partir de la llegada del ferrocarril en 1906, pues con él se logró también el puente de unión sobre el Estero del Infiernillo que dio comunicación a la ciudad hacia el sur estableciendo así un nuevo polo de desarrollo entre los lomeríos de Casamata y la Montuosa.

Pero son, en definitiva, las obras portuarias y las comunicaciones carretera y ferroviaria las que determinan la expansión de la ciudad en forma de abanico hacia tierra firme.

Las obras del puerto se han realizado en tres etapas importantes:

- 1) 1936-1940, con el muelle fiscal y el rompe olas.
- 2) 1953-1958, se profundizó el puerto (Canal Antepuerto y Dársena), por medio de dragados se construyeron almacenes y accesos terrestres.
- 3) 1960-1967, se prolongaron los muelles fiscales y de cabotaje, se construyeron bodegas y patios, se mejoraron los accesos carreteros y ferroviarios y se terminaron los servicios generales del puerto y la construcción de edificios.

Con lo que respecta al crecimiento de la población del área urbana de Mazatlán ha sido importante, al grado de que se ha duplicado cada 10 años a partir de 1950, lo cual se ha traducido en una clara expansión física de la ciudad.

La población registró, entre 1950 y 1960, un incremento acelerado del 6% anual, que se redujo a 5.6% en el período siguiente, para 1980 la población aumenta al 6.7% . Este acelerado crecimiento se explica por el elevado flujo de migrantes que con seguridad se incorporaron a la ciudad en edades jóvenes.

La migración acumulada hasta 1960 procedió principalmente (55%) de tres entidades contiguas.- Nayarit, Durango y Jalisco, presentándose la misma situación en 1970. Para 1980 el 18.1% procedió de otras



entidades y aumentó la migración de localidades cercanas a 80.4%

CRECIMIENTO DE LA POBLACION 1950, 1970 Y 1980. AREA URBANA DE  
MAZATLAN.

CUADRO No. 3

---

| ANO  | POBLACION TOTAL EN EL AREA URBANA |
|------|-----------------------------------|
| 1950 | 41,754                            |
| 1960 | 75,751                            |
| 1970 | 130,336                           |
| 1980 | 249,988                           |
| 1989 | 251.795                           |

---

FUENTE: CENSO GENERAL DE POBLACION 1950, 1960, 1970 Y 1980 .

DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA.

TASA DE CRECIMIENTO ANUAL

CUADRO No. 4

| ANO       | T.C.A. % |
|-----------|----------|
| 1950-1960 | 6.1      |
| 1960-1970 | 5.6      |
| 1970-1980 | 6.7      |
| 1980-1989 | 6.7      |

\* TASA  $T = \frac{PF}{PI} \frac{1}{N} - 1 \times 100$  EN DONDE :

T = Tasa de crecimiento del periodo observado.

PF = Población final del periodo observado.

PI = Población inicial del periodo observado.

N = Número de años.

PROYECCION DE POBLACION

$$PF = (TC/100 + 1)^n$$

PF = Población final del periodo observado.

TC = Tasa de crecimiento del periodo observado.

n = número de años a calcular.

Se puede observar que el crecimiento de la ciudad se ha venido dando a través de los fenómenos de migración, debido a que la ciudad ha adquirido una importancia económica apoyada principalmente en las actividades portuarias y turísticas convirtiendo a Mazatlán en un centro de servicios a nivel nacional e internacional; esto se ve reflejado en el hecho de que el grueso de la población está dedicada al sector terciario (60% de la P.E.A. total), especialmente en el sector servicios a cuya actividad se dedica una de cada tres personas económicamente activas (3).

Con lo que respecta al tamaño de la ciudad, Mazatlán es considerado por el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Vivienda 1984-1988 como ciudad media, este grupo comprende 59 ciudades con un rango indicativo de cien mil a un millón de habitantes; Mazatlán fue seleccionada por ser una de las ciudades más favorables para alojar el futuro crecimiento demográfico y económico de su región, en razón de que cuenta con recursos suficientes para propiciar la producción y los servicios; tiene equipamiento y comunicaciones relativamente completos.

Se pretende que Mazatlán como ciudad media se convierta en un nuevo centro de desarrollo regional a partir del fortalecimiento y diversificación de sus actividades económicas, el aprovechamiento y el estímulo de las potencialidades existentes en su área de influencia, y un mayor y mejor equipamiento urbano que satisfaga a los requerimientos de la población actual de esta ciudad y de la región a la que pertenece. Así como darle impulso al turismo, incentivando las inversiones privadas para el desarrollo de éste. El impulso que se le

ha dado a la ciudad de Mazatlán por sus características favorables se ha visto reflejado en la diversificación de usos del suelo que presenta la ciudad, en donde los más representativos por el espacio que ocupan son: habitacional, comercial, industrial y turístico.



FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
COLEGIO DE GEOGRAFIA

## REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL INCISO 3.2

1. Goodall, citado por Kunz Bolaños. La estructura urbana en México. El Caso de Aguascalientes. Tesis. F.F y L. UNAM 1984 p. 23 .
2. Enciclopedia de México. Alvarez, Rogelio. México 1974 Tomo VIII p 763 .
3. Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Mazatlán, Sin. S.A.H.O.P. 1981 p. 60 .

### 3.3. ACCESIBILIDAD.

La accesibilidad se define como la capacidad para superar las distancias con el fin de lograr uno o varios contactos, en donde el transporte juega un papel importante con respecto a ésta.

La accesibilidad determina la jerarquización espacial de las ciudades, siendo ésta el generador de desigualdad social; la elección de la accesibilidad se limita en los países subdesarrollados a ciertos grupos sociales, esta elección lleva a mejorar el acceso a grupos privilegiados y a minimizarlo a los grupos de escasos recursos.

Por otra parte la accesibilidad es el reflejo del tipo de actividad que se desarrolla en la ciudad, ya que se encontrarán patrones diferentes de ésta dependiendo si se trata de una ciudad comercial, industrial, turística de servicios, etc.

Así también la accesibilidad es el elemento espacial que influye directamente sobre la distribución de los usos del suelo. las actividades que requieren de contactos de personas tienden a concentrarse en zonas con mayores facilidades de transporte, es común que éstas requieran menos espacios que las que manejan bienes y mercancías (1).

La ciudad de Mazatlán está conectada por la carretera federal número 15 denominada México-Nogales (Internacional) que es el eje carretero que liga al noroeste y occidente con toda la República, teniendo como destino importante al norte, a 210 Km, Culiacán, capital del estado de Sinaloa y al sur a 290 Km, Tepic capital del estado de Nayarit. Sobre

esta carretera y en el poblado de Villa Unión se conecta la carretera federal número 40 la cual comunica a Mazatlán con el norte y centro del país, y el destino importante sobre esta carretera es la capital del estado de Durango que dista 320 Km de Mazatlán.

**Equipamiento para el Transporte Foráneo.**

**Sistema Ferroviario.**

El servicio se presta sólo por el ferrocarril del Pacífico, el cual se conecta con el ferrocarril Chihuahua-Pacífico, en la ciudad existe una terminal de carga con una capacidad para 990 carros y se atienden 4 trenes diarios de pasajeros.

**Terminal de Autotransporte de Pasajeros.**

Mazatlán se conecta al centro y norte del país por medio de varias líneas de autotransporte de pasajeros, cuyas terminales se localizan dentro de la central camionera ubicada en la zona residencial de primera, en las calles de río Tamazula y río Pánuco.

En dicha terminal central se prestan servicios de primera y segunda clase y los transportes llamados mixtos o suburbanos los cuales sirven al pasaje de la periferia y comunidades cercanas a Mazatlán.

**Autotransporte de Carga.**

Las empresas de transporte de carga que existen en la ciudad, se localizan principalmente adyacentes a la carretera Internacional en los puntos cercanos a los entronques norte y sur del libramiento de

Mazatlán, extendiéndose del entronque sur por la Calzada Gabriel Leyva hasta la zona portuaria.

No existe a la fecha una terminal única de carga. Dichas empresas operan en locales que carecen de áreas para estacionamiento y maniobras por lo que las unidades invaden la vía pública al efectuar sus movimientos de carga y descarga ocasionando una operación vehicular deficiente en las calles de su ubicación .

#### **Puerto Marítimo.**

La comunicación marítima es propiciada por el puerto al que llegan embarcaciones de las rutas de oriente y de las costas de occidente de Estados Unidos principalmente, así como de varias partes del mundo. Este puerto cuenta con instalaciones adecuadas para dar servicio a buques de pasajeros, de carga, pesquero, comerciales y transbordadores; los cuales efectúan viajes diarios a La Paz, B.C.S.

#### **Aereopuerto.**

Cuenta con un aereopuerto internacional a 20 Km de la ciudad; el servicio de éste transporte, está proporcionado por cinco líneas; los cuales también proporcionan vuelos fleteados desde y hacia varias ciudades de México, Estados Unidos y Canadá.

La existencia de las vías de comunicación de carácter regional o nacional que se encuentran localizadas en el área de Mazatlán han permitido el rápido crecimiento de la ciudad, el cual ha afectado el funcionamiento de estas vías.

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**



Los principales problemas que se presentan por las comunicaciones, son los siguientes:

Las vías y los patios de ferrocarril existentes obstruyen la movilidad de esta área y de la ciudad en general, concentrando los flujos hacia vialidades circundantes. Los derechos de vía se encuentran invadidos, imposibilitando una posible expansión de las instalaciones del ferrocarril.

El movimiento de carga en el puerto marítimo se ha incrementado en forma notable en los últimos años, por lo que las instalaciones resultan apenas suficientes para satisfacer las demandas y poder efectuar la transferencia de mercancías.

Para llegar al puerto se establece la circulación de vehículos pesados a través de la Av. Gabriel Leyva por la carencia de un acceso directo e independiente.

La carretera federal número 15, al atravesar Mazatlán funciona, parte como libramiento y parte como carretera urbana, principalmente en el tramo comprendido entre el entronque sur de la carretera Internacional hasta el puente denominado Arrollo Javalines; en donde este libramiento ha perdido las funciones para las que fue diseñado, debido a que el desarrollo urbano ha sobrepasado dicha vialidad ocasionando mezcla de flujos vehiculares locales y regionales.

La red circulatoria tiene un trazo ortogonal en la parte antigua de la ciudad; al norte del centro de la ciudad de Mazatlán, se ha desarrollado la traza urbana en forma paralela a la avenida del Mar, con las colonias Palos Prietos, Lomas del Mar, e Independencia entre

otras, esta zona se encuentra interrumpida por el umbral que representa el estero del Infiernillo, que prácticamente divide a la ciudad en dos porciones, sin tener actualmente una comunicación franca a través de alguna arteria en dirección norte-sur que uniera estas porciones en su parte central.

Al norte del estero del Infiernillo, se localiza la zona de colonias populares cuyo trazo inicial se desarrolla paralelo a las avenidas Gabriel Leyva y 20 de Noviembre; a partir de esta última avenida, el trazo prácticamente se realiza en forma radial.

Al oriente del estero del Infiernillo, se desarrollan las colonias López Mateos, Sánchez Celis, Primero de Mayo, Pueblo Nuevo, con distintas orientaciones y trazo propio, sin tomar en cuenta el de las colonias vecinas. Esto mismo sucede con las zonas que se desarrollan al norte y noroeste de la población, en las colonias Niños Héroes, Emiliano Zapata, Rincón de Urías y Rafael Buelna.

La mayoría de las nuevas colonias y fraccionamientos residenciales, se han ubicado al noroeste de la ciudad, paralelamente a la calzada Camarón-Sábalo, extendiéndose desde Punta Camarón Hasta Punta Sábalo como son: Las Gaviotas, Rincón Colonial, El Dorado, El Cid y Sábalo Country Club; estos desarrollos se han diseñado en forma muy particular, sin tomar en cuenta el trazo de las colonias vecinas.

La interrelación entre las distintas zonas de la ciudad está presentado básicamente sobre las tres vías radiales que confluyen en el centro:

1. Av Gabriel Leyva, por la cual se accede de la zona sur y oriente de

Mazatlán (col. Flores Magón, Niños Héroes, Emiliano Zapata, Esperanza, Constitución, Benito Juárez, Francisco I. Madero, Morelos, Carranza y otras). La vía presenta irregularidad en el derecho de vía y superficie de rodamiento, número de carriles y un número inadecuado de topes, lo que ocasiona un inadecuado nivel de servicios.

2. Carretera Internacional y Juan Carrasco, por la cual se comunican la zona norte y oriente de la ciudad (col. Morelos, Carranza, Burócrata, Javalines, S. Allende, Luis Echeverría, Jacarandas, Villa Galaxia, Independencia, Insurgentes, Juan Carrasco, Sánchez Celis, Francisco Villa, López Mateos, Tierra y Libertad). Este acceso presenta irregularidad en su derecho de vía, exceso de vehículos estacionados y ninguna regulación en los movimientos vehiculares; ocasionando un bajo nivel de servicios por la ocupación de carriles para estacionamiento, almacenamiento y realización de maniobras.

3. Paseo Costero (Paseo Claussen, Av. del Mar, Calz. Camarón Sábalo y Av. Sábalo-Cerritos). Por esta vía se comunican los asentamientos humanos de la zona norte de la ciudad y es además el eje de servicios destinados al turismo, por el que eminentemente se destina a la realización de viajes de paseo y recreación. Esta vía presenta problemas únicamente por vehículos estacionados principalmente en el camellón, lo cual puede ocasionar un elevado número de accidentes, además de que se realizan un sinúmero de movimientos vehiculares con vialidades eminentemente locales y hasta accesos a hoteles y servicios turísticos.

En conclusión es claro que el área de estudio presenta un patrón de tipo centralista, representado por líneas de deseo en los sectores

circundantes hacia la zona centro de la ciudad y hacia la zona turística, ya que resultan ser polos de atracción por representar estos las zonas de trabajo.

Por otra parte se observa una falta de planeación con respecto a la vialidad lo que aunado a las barreras físicas ha impedido una estructura vial jerarquizada y continúa que dé fluidez eficiente hacia los lugares de deseo, impidiendo con esto la opción de vías alternas. (ver mapa de accesibilidad).

REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL INCISO 3.3

1. Kunz, Bolaños. Estructura Urbana en México, El Caso de Agusacalientes. Tesis UNAM. F.F y L. 1984. p. 13 .

### 3.4 FACTOR POLITICO.

La participación del poder político a través del Estado ha sido fundamental en la estructuración de la ciudad, teniendo una influencia directa en la determinación de áreas para uso turístico, industrial, habitacional, de reservas para crecimiento, para la preservación ecológica, etc; ésta participación la tiene jurídicamente los gobiernos estatales o municipales a través de ciertas leyes relacionadas con los asentamientos humanos, las cuales les otorgan atribuciones para planear y regular la distribución de los usos del suelo. Teóricamente es de suponerse que el Estado busca asegurar un desarrollo equilibrado y justo de la ciudad, pero sin duda la realidad es otra, ya que los intereses están orientados hacia la obtención de mayores recursos, olvidando por tanto la función real que el Estado debe cumplir.

Por esta razón es importante conocer estas leyes, las cuales les han conferido a las instancias antes referidas atribuciones para intervenir directamente sobre los centros de población en materia de planeación y ordenación de los usos del suelo; con ello de alguna manera se podrá entender la actuación política que ha tenido el Estado en este rubro.

De acuerdo con el estudio efectuado en la legislación vigente que rige el estado de Sinaloa, se encontró que las disposiciones jurídicas que tienen relación con la planeación de los asentamientos humanos son los siguientes:

La Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 27, relativa al derecho preeminente del Estado sobre el dominio del suelo; los artículos 73 y 115; en donde han quedado establecidos los principios fundamentales para la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el país, de esta manera en el párrafo tercero del artículo 27; fracción XXIX, inciso, C del artículo 73, y fracciones IV y V del artículo 115 se confiere a la Nación la responsabilidad de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población urbana y rural, asimismo se faculta al Congreso del Estado para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de los Estados y municipios en el ámbito de sus respectivas competencias en materia de asentamientos humanos, a los Estados y Municipios para expedir las leyes y disposiciones administrativas necesarias para cumplir con estos fines.

Para realizar el desarrollo, crecimiento y ordenación de los asentamientos humanos en el territorio, El Gobierno Federal ha promulgado la Ley General de Asentamientos Humanos que en los artículos 1, 4, 5, 6, 9, 13 y 17 (ver anexo 1); fijan las normas básicas para planear la fundación, mejoramiento, crecimiento y conservación de los centros de población y se definen los principios conforme a los cuales, el Estado ejercerá sus atribuciones para determinar las correspondientes provisiones, usos, reservas y destinos de áreas y predios, para el desarrollo urbano equilibrado, además se establece la competencia de los Municipios, Entidades Federativas y de la Federación para llevar a ejecución los planes de desarrollo.

En la Ley de Desarrollo Urbano del estado de Sinaloa, se establece en los artículos 2, fracción II, 16, fracción V inciso c, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 30, que la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el Estado tenderá a mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural mediante el desarrollo equilibrado del estado y se efectuará a través de los Planes Directores Urbanos que ordenen y regulen las áreas comprendidas en el perímetro de los centros de población, además indican la naturaleza de los Planes Municipales y Estatales y la manera en que la ordenación y regulación de los asentamientos humanos tendrá que llevarse a cabo, se señala también que para la elaboración del Plan de referencia se tuvo siempre en consideración el elemento indispensable de la participación ciudadana a través de sus organismos legalmente constituidos.

La ley de Desarrollo de Centros Poblados del Estado de Sinaloa declara en sus artículos 1, 2, 3, que será de utilidad pública e interés social la planeación y ejecución de obras para el desarrollo de los centros poblados del estado de Sinaloa, y que ésta se llevará a cabo mediante la realización de estudios, formulación proyectos y determinación de normas para una mejor organización y coordinación de las funciones de la vida urbana.

Para un mejor conocimiento del régimen legal de planeación de los centros poblados, se acompaña el documento explicativo del mismo, donde se describen las diferentes etapas del proceso.

En lo que respecta a la planeación, en 1978 se elaboró el Plan Estatal de Desarrollo Urbano, en 1979 el Plan Municipal de Desarrollo Urbano, de donde se desprende el Plan de Desarrollo Urbano de Centro de



Población de Mazatlán Sinaloa; elaborado y decretado en 1982, este plan es el instrumento jurídico-normativo el cual rige el desarrollo de la ciudad; el presente plan no ha sido actualizado hasta la fecha, siendo que técnicamente deben ser revisados cada tres años, este plazo se da en razón del cambio de administración de presidentes municipales y por la dinámica de la propia ciudad.

Por otra parte no se han hecho las reformas y adiciones a la Ley de Desarrollo Urbano del Estado en lo concerniente al artículo 115 Constitucional y el artículo 17 de la ley General de Asentamientos Humanos (ver anexo 1), en donde confiere a los Ayuntamientos la responsabilidad de la elaboración, aprobación, ejecución y administración de los planes de Desarrollo Urbano.

A pesar de estas incongruencias legales que existen en el estado dado que no se ha realizado la actualización ni las modificaciones a la ley de Desarrollo Urbano Estatal, el plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mazatlán sigue siendo el único instrumento jurídico-normativo para dicha ciudad, por lo que es importante resaltar los objetivos planteados por éste ya que resultan significativos en lo que respecta a los usos del suelo.

Dentro de los objetivos principales se mencionan:

- Normar el crecimiento urbano en el área urbana actual y las de reservas que son adquiridas así como las áreas no consolidadas dentro de la mancha urbana, las zonas inundables, y zonas con problemática especial como el estero del Infiernillo para asegurar que la utilización del suelo

no origine incompatibilidad de acuerdo con su vocación o potencialidad.

- Evitar la especulación con el suelo contiguo al área urbana a través de la definición del crecimiento de ésta y la clara determinación del uso de dicho suelo.
- Regular la tenencia de la tierra en áreas urbano-ejidales para el desarrollo urbano.
- Optimizar el uso del suelo con aptitud para el desarrollo urbano, sobre todo en aquellas partes subutilizadas dentro del área urbana donde se observan bajas densidades.
- Mejorar las condiciones de vivienda existente.
- Disminuir los altos índices de hacinamiento y prever la demanda de la población futura, de modo que haya alternativas de habitación accesibles a los diferentes estratos socio-económicos de la población.

En concreto, el Plan de Desarrollo Urbano de Mazatlán trata de dar a todos los habitantes el acceso a la vivienda y a la vez se quiere evitar la aparición de los asentamientos humanos espontáneos siendo este el único camino que tiene buena parte de la población para acceder a la vivienda; el caso particular para esta ciudad es la zona del Estero del Infiernillo la cual ha sido invadida por asentamientos expontáneos. En este sentido es difícil creer que el sector público logre ofrecer las alternativas de acceso a la vivienda para toda la población, siendo que a la fecha el Gobierno Estatal no ha adquirido

reservas territoriales para destinarlas a zonas de vivienda; lo que sería el camino adecuado para cumplir con los objetivos fijados por el plan de este centro de población.

Por otra parte existen fuertes intereses económicos por parte de particulares y trasnacionales en ocupar los suelos contiguos a las playas, para desarrollar áreas o complejos turísticos, lo que influye directamente en la especulación del suelo, provocando el desplazamiento de la población hacia áreas alejadas de la mancha urbana o a zonas no aptas al desarrollo.

Por último, si bien el plan es el instrumento que norma el crecimiento y la regulación de los usos del suelo, no cuenta con una tabla de compatibilidad de usos, lo cual deja muy abierto y a juicio de los responsables directos otorgar las licencias de uso y de construcción en la ciudad.

### 3.5. VALOR DEL SUELO

Este ha sido uno de los factores más utilizados para explicar la distribución de los usos del suelo; como se vió ya en el apartado de Antecedentes Teóricos, Hurd habla de que la renta económica (valor del suelo) queda determinada por la superioridad de la situación, por su parte Robert M Haig considera la renta como el precio para la accesibilidad o el ahorro en los gastos de transporte; así la renta aparece como un pago al ahorro en los costos del transporte; por último William Alonso supone que la renta disminuye desde el centro de la ciudad hacia la periferia; además en esa misma dirección se presenta un aumento en el costo del transporte. Los usos del suelo cerca del centro requieren gran centralidad con respecto al mercado urbano, contando con mayor accesibilidad que los ubicados en la periferia, pero a diferencia de estos pagando rentas elevadas (ver capítulo de Antecedentes Teóricos).

Para identificar los valores del suelo, se acudió a las oficinas de Catastro en Mazatlán, los cuales no fueron proporcionados por esta dependencia debido a que se está llevando a cabo su actualización y a su vez regularizando los terrenos considerados de zona federal, los cuales fueron invadidos por los llamados "paracaidistas"; estos terrenos ya se desincorporarón del dominio público de la Federación a título gratuito por decreto presidencial del 8 de diciembre de 1982 (publicado en el Diario Oficial), a favor del Ayuntamiento de Mazatlán para su administración; por ello la información sobre este rubro fue solicitada a la Comisión Estatal de Centros Poblados en Culiacán.

La Comisión proporcionó dicha información de manera general, ya que la tiene agrupada en 8 rangos, los cuales fueron determinados en función de la localización física de las colonias y de la existencia de servicios públicos, infraestructura y equipamiento; de tal manera que no se trata de valores comerciales lo que hubiera sido idóneo, pues son los que funcionan en realidad; pero de alguna manera la información obtenida nos da un panorama general de los valores del suelo en la ciudad.

A continuación se describen cada uno de los rangos del valor del suelo (ver mapa de valores del suelo).

El rango I, incluye los mayores valores, tiene una localización muy definida, correspondiendo a la zona turística la cual incluye el área de la Av. Sábalo-Cerritos, Camarón-Sábalo y avenida del Mar, esta zona está beneficiada por la accesibilidad, además de la gran actividad comercial y turística; esta parte de la ciudad cuenta con todos los servicios e infraestructura, ya que debido al gran impulso que se le ha dado a dicha actividad en México se han abierto las facilidades al capital extranjero, el que ha participado activamente para desarrollar centros comerciales, restaurantes, hoteles, centros nocturnos etc.

Le sigue en importancia el rango II, cuyos valores corresponden también a los más altos, la zona está definida por el centro comercial, dicha área también es beneficiada por la accesibilidad, las avenidas principales que llegan a esta parte de la ciudad son la Juan Carrasco, Zaragoza y Carnaval; concentrando una gran actividad comercial de oficinas y de servicios.

El rango III, está definido por las zonas habitacionales contiguas a la zona turística (en este caso a la zona identificada con el rango I), y dos áreas de menor extensión al sur de la ciudad; corresponde a los espacios ocupados por uso habitacional de tipo residencial de primera, cuenta también con todos los servicios y una buena accesibilidad hacia el sur y norte de la ciudad, concentrando una baja densidad de población (valor alto).

El rango IV, lo ocupa el área que circunda al centro comercial, conocido como el casco antiguo de la ciudad, esta zona es clasificada con un tipo de valor medio alto, dotada de todos los servicios, contando con buena accesibilidad, la zona es ocupada por uso habitacional, son construcciones antiguas en donde los predios han sido subdivididos debido a la demanda de habitación, lo cual se ve reflejado en una densidad alta de población .

El rango V, se localiza al poniente de la mancha urbana, representado por un valor medio, cuenta con buena accesibilidad hacia el norte y centro de la ciudad, así como con todos los servicios, son las áreas de reciente creación, las que han quedado conformadas por zonas habitacionales de interés social, son edificios de 3 ó 4 pisos, por lo que la densidad de población es alta.

El rango VI se localiza al oriente de la ciudad, siendo ocupados estos terrenos por la zona industrial, de bodegas y muelles, presentando un valor medio-bajo; esta zona ha venido presentando una mayor demanda de espacio debido a la actividad portuaria de la ciudad, por lo que sin duda estos terrenos subirán de valor de acuerdo a la especulación; las vías de acceso hacia esta parte son la calzada Gabriel Leyva y el

ferrocarril, la avenida se encuentra saturada por el transporte de carga que da servicio a esta parte de la ciudad. El rango VII, se ubica en la parte norte de la ciudad, siendo la más alejada del centro urbano y de la zona turística, esta área no se encuentra del todo servida por las vías de comunicación, ya que las únicas vías que dan salida son la calzada Gabriel Leyva al oriente y hacia el poniente la carretera Internacional; son lotes de menor tamaño con relación a los del casco urbano y los de la zona habitacional de tipo residencial de primera, presentando una alta densidad; no contando con pavimentación y drenaje.

El rango VIII, está constituido por las colonias Francisco Solís, Carrasco, Independencia, Estero, Insurgentes, Tierra y Libertad, Toledo Corro, Loma Atravesada, Klein y 12 de Mayo; localizados en la parte central de la mancha urbana, estas colonias fueron edificadas en terrenos de propiedad federal, los cuales como se mencionó ya fueron desincorporados del dominio público hace 7 años, por esta razón se les había considerado como asentamientos irregulares, ya que no contaban con la propiedad del inmueble, a la fecha se está llevando a cabo la regularización de estos terrenos; la irregularidad fue la causa por la que no se les dotará de ningún servicio, sin embargo sus pobladores han llevado a cabo la urbanización de éstos, trazando sus calles obviamente sin pavimentar y dividiendo sus lotes; en su mayoría estos terrenos han sido rellenados con desperdicios y tierra para poder edificar sus casas, en donde los materiales que predominan son la lámina, el cartón y materiales perecederos; causa por lo que esta zona tiene los valores más bajos en relación con el resto de la ciudad.

ferrocarril, la avenida se encuentra saturada por el transporte de carga que da servicio a esta parte de la ciudad. El rango VII, se ubica en la parte norte de la ciudad, siendo la más alejada del centro urbano y de la zona turística, esta área no se encuentra del todo servida por las vías de comunicación, ya que las únicas vías que dan salida son la calzada Gabriel Leyva al oriente y hacia el poniente la carretera Internacional; son lotes de menor tamaño con relación a los del casco urbano y los de la zona habitacional de tipo residencial de primera, presentando una alta densidad; no contando con pavimentación y drenaje.

El rango VIII, está constituido por las colonias Francisco Solís, Carrasco, Independencia, Estero, Insurgentes, Tierra y Libertad, Toledo Corro, Loma Atravesada, Klein y 12 de Mayo; localizados en la parte central de la mancha urbana, estas colonias fueron edificadas en terrenos de propiedad federal, los cuales como se mencionó ya fueron desincorporados del dominio público hace 7 años, por esta razón se les había considerado como asentamientos irregulares, ya que no contaban con la propiedad del inmueble, a la fecha se está llevando a cabo la regularización de estos terrenos; la irregularidad fue la causa por la que no se les dotará de ningún servicio, sin embargo sus pobladores han llevado a cabo la urbanización de éstos, trazando sus calles obviamente sin pavimentar y dividiendo sus lotes; en su mayoría estos terrenos han sido rellenados con desperdicios y tierra para poder edificar sus casas, en donde los materiales que predominan son la lámina, el cartón y materiales perecederos; causa por lo que esta zona tiene los valores más bajos en relación con el resto de la ciudad.



Como conclusión a este apartado de los factores que determinan los usos del suelo en Mazatlán se enumeran los siguientes puntos por considerarse los mas importantes:

-La configuración topográfica de la ciudad fue una limitante para la ocupación del suelo así como un factor determinante para el trazo urbano.

-Las obras portuarias, las comunicaciones férreas y carreteras influyeron para el incremento de la población, la expansión física de la ciudad y la diversificación en los usos del suelo.

-Por otro lado la política de impulso asignada a nivel nacional ha hecho de Mazatlán un polo de atracción en su ámbito regional, en razón de que cuenta con recursos suficientes para propiciar la producción y los servicios además de contar con comunicaciones y equipamiento relativamente completo.

-Con lo que respecta al factor político, se puede observar la falta de correspondencia entre los diferentes instrumentos de planeación; lo que se ve reflejado en los diversos planes o programas elaborados por las instancias correspondientes.

-Por último, el valor del suelo presenta un comportamiento concéntrico en la distribución de los valores, estando condicionados por su uso y por su accesibilidad así como por su relación con la zona turística y el centro comercial, por lo que se pudo observar que los valores más altos se dan en las áreas más cercanas a la zona hotelera al centro comercial así como a las principales vías de acceso.

## CAPITULO 4

### USOS DEL SUELO EN LA CIUDAD DE MAZATLAN

#### 4.1 USO DEL SUELO COMERCIAL

La ubicación espacial de este uso es la que corresponde al centro urbano, en donde a partir de él se ha ido generando el crecimiento de la ciudad, transformándose a través del tiempo en una extensa área de concentración de servicios en general, en donde tradicionalmente recurren los habitantes a proveerse de los artículos y servicios necesarios para la vida diaria, siendo el lugar donde se registra la mayor concentración de la población venida de la zona o radio de influencia de la ciudad.

En la zona de estudio el centro urbano corresponde al área delimitada al norte, por la calle Zaragoza Poniente; al sur por las calles Aurora, Libertad, al oriente por la calle Carbajal Norte y al sur por las calles Belisario Domínguez Norte, Campana y Niños Héroes de Chapultepec (ver mapas de usos del suelo), esta parte de la ciudad presenta características singulares que la van a distinguir del resto de la misma; entre éstas se encuentra:

La accesibilidad; esta zona posee el máximo acceso en relación al resto de la ciudad, lo que origina que sea el área más conocida por la población, residente así como por los turistas; al centro urbano convergen las principales vías de comunicación como son la Av. Gabriel Leyva al oriente, la carretera Internacional y Juan Carrasco en su parte central y al poniente el Paseo Costero.

Por su parte, la zona centro presenta a diferencia de los accesos antes citados, un trazado de calles en retícula ortogonal; las características de la sección transversal para las superficies de

rodamiento en la zona varían de 8.0 a 9.0 metros de ancho, lo que permite para la menor sección 2 carriles de circulación por sentido y la mayor 2 carriles de circulación y 1 para estacionamiento.

Aún cuando la actividad peatonal es fuerte, especialmente en las inmediaciones del mercado y la zona comercial del centro, no hay ninguna calle destinada para el tránsito exclusivo de peatones.

En general se puede decir que cuenta con vías amplias de acceso y con cierta fluidez pero en sí la zona es un cuello de botella por la estructura diferente de sus calles en relación a las de acceso y aunado a esto la falta de espacios para estacionamiento, provocan congestión, principalmente en las inmediaciones del mercado, por los movimientos de carga y descarga que se realizan en la calle, propios de la actividad comercial.

Profundizando un poco más con lo que respecta a las áreas para estacionamiento, se consultó el estudio de Vialidad, Transporte y Estacionamiento del Area Centro de Mazatlán realizado por el Ayuntamiento, el que indica que todas las calles de esta zona son de un solo sentido de circulación, tienen en general dos y tres carriles y aceras angostas (menores a 2.0 metros), los cruceros están semaforizados teniendo preferencia algunas calles como son: 21 de Marzo, Angel Flores, Constitución, Jose Azueta, Aquiles Serdán, Benito Juárez, Guillermo Nelson, 5 de Mayo y Belisario Domínguez; aclarando que tienen algunas interrupciones para ceder la preferencia entre ellas.

Dentro de la zona se obtuvieron los siguientes datos:

|                                     |             |
|-------------------------------------|-------------|
| Estacionamiento prohibido           | 123 Aceras. |
| Estacionamiento libre               | 146 Aceras. |
| Terminal de taxis y autobuses       | 4 Aceras.   |
| Estacionamiento exclusivo y oficial | 1 Acera.    |
| Paradero y sitios de taxis.         | 4 Aceras.   |

De los estacionamientos fuera de la calle se registraron 8 lotes de los cuales 6 son gratuitos y 2 son de paga, en los lotes de estacionamiento se registraron 189 cajones disponibles.

En resumen se tienen 1,554 cajones disponibles, recordando que esta oferta de espacios existe en perjuicio de la capacidad de las calles.

De la demanda resultante del estudio antes mencionado se obtuvieron los siguientes datos:

|   |                  |
|---|------------------|
| Estacionados en lugares libres                | 1,600 vehiculos. |
| Estacionados en lugares prohibidos            | 107 vehiculos.   |
| Estacionados en lugares de taxis y exclusivos | 27 vehiculos.    |
| Estacionados frente a cocheras y banquetas    | 30 vehiculos.    |

En total habia 164 vehiculos estacionados ilegalmente, por lo que se puede concluir de acuerdo a los datos citados los cuales son indicativos que el centro urbano se encuentra saturado, impidiendo una adecuada circulación de vehiculos y a su vez una marcada falta de estacionamientos.

Por otro lado, el sistema de transporte público es uno de los elementos a través del cual se da el grado de accesibilidad y por

tanto el acceso de la población a él. Este servicio se presta por autobuses principalmente y en menor grado por taxis y minibuses; el total de rutas que sirven a la ciudad es de 22 y todas van a dar al centro, dejando zonas sin servir como son: la colonia Francisco Villa, Ampliación Francisco Villa, Col. Salvador Allende, Fraccionamiento Jabalines y col. Francisco I. Madero.

Este servicio de transporte, está integrado por varios sistemas de los cuales la de mayor cobertura es la Alianza de Transportes y Camioneros de Servicios Urbanos y Suburbanos de Mazatlán, le siguen en importancia los transportes Aguilas del Pacifico y por último los transportes urbanos especiales.

Las rutas de servicio público funcionan con unidades de primera y segunda clase, en el primer caso las unidades son tipo metrobus y en el segundo son autobuses convencionales tipo trompudo y minibuses.

Otra de las características planteadas por la teoría y que se confirman en el caso de Mazatlán, son los altos valores del suelo y su utilización intensiva; la localización para sus actividades requieren el acceso a los clientes lo que suscita una competencia que provoca una elevación en el valor del suelo lo que lleva a su vez a una utilización intensiva, para el caso de la ciudad en la actualidad esta máxima utilización no ha originado el crecimiento vertical del centro urbano, siendo causa principal el tamaño de la ciudad y también de que no ha alcanzado la dinámica propia de las grandes ciudades que presentan este crecimiento vertical. Los edificios en esta zona no sobrepasan los dos niveles.

En relación con la accesibilidad, el valor del suelo y su utilización, determinan el tipo de actividad que se puede desarrollar; en base a lo cual en el centro urbano de Mazatlán se presentan los comercios dedicados a la venta al por menor, constituidas por almacenes, tiendas de abarrotes, mueblerías, talleres de reparación, farmacias y un gran número de locales dedicados a la venta de alimentos como son las loncherías, juguerías y restaurantes.

Otra actividad central que se presenta en la zona son las oficinas de tipo privado y un gran número de bancos; existe así también una gran concentración de equipamiento, el cual incluye edificaciones y espacios que son indispensables como servicios urbanos a la comunidad; dentro de este equipamiento se encuentran concentrados en la zona 2 hospitales, 10 escuelas, 1 mercado, oficinas para la administración pública y una biblioteca, agrupados principalmente hacia la zona sur del centro. Con esto se puede decir que casi en su totalidad las actividades comerciales y de oficinas se realizan y concentran en esta zona, existiendo así la complementariedad de las actividades centrales ya que al ubicarse dentro del mismo espacio los servicios que determinadas actividades necesitan de otras se pueden llevar a cabo fácilmente ante su cercanía, asimismo se observó una especialización en los edificios existentes en el lugar por plantas, generalmente en la planta baja se encontraron los comercios de venta al por menor, restaurantes y loncherías, mientras que en los niveles superiores se encontraron oficinas y consultorios.

En lo que respecta a la especialización interna del centro por actividades ésta no se presentó, pues la localización de actividades

se desarrolla en una forma muy heterogénea.

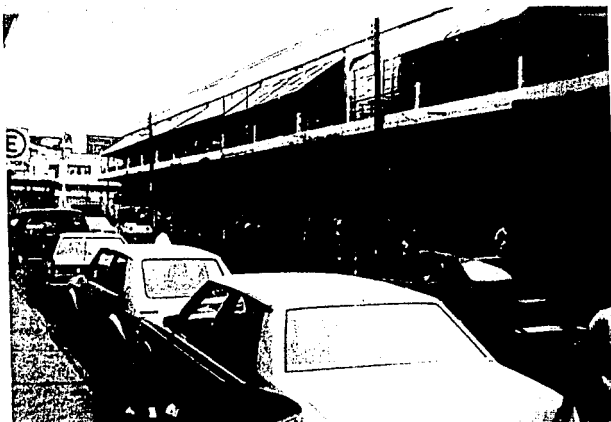
Por otro lado la ausencia de la población residencial en el centro no es muy marcada ya que en ella coexiste el uso habitacional y comercial en algunas partes de la zona. Es de señalarse un uso especial que se localiza en esta parte de la ciudad, siendo el ocupado por inmuebles destinados a la religión, este tipo de uso es característico de las ciudades de nuestro país, en donde su localización central obedece a factores históricos, el cual ocupa un espacio considerable si es comparado con los demás usos que se desarrollan en el área. (este uso no es tratado por la teoría)

Por el crecimiento que ha tenido la ciudad de Mazatlán se han desarrollado nuevas áreas destinadas al uso comercial, la cual sale del centro urbano, a esta zona se le denomina corredores urbanos de usos mixtos, destinados para apoyar al comercio central y disminuir la movilidad y saturación del centro, dando servicio principalmente a la población residente y a las localidades cercanas a la ciudad, este desarrollo es de tipo lineal el cual se ha emplazado principalmente en la Carretera Internacional a Nogales.

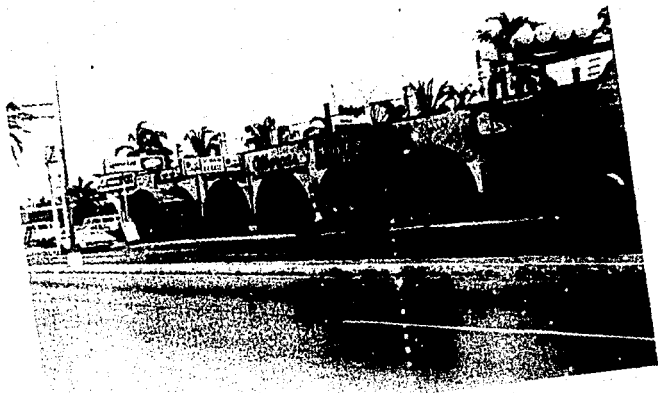
Existe otro corredor de uso mixto-comercial, localizado en el "Paseo Costero", este corredor fue creado en apoyo a la actividad turística, el que sirve casi en su totalidad a la población flotante de esta zona, el giro comercial de estos establecimientos es principalmente el de tiendas de artesanías, restaurantes, agencias de viajes, centros nocturnos, salones de baile, reparación de equipo de buceo principalmente.



USO COMERCIAL EN EL CENTRO DE LA CIUDAD



ZONA COMERCIAL EN EL "PASEO COSTERO"



#### 4.2 AREAS RESIDENCIALES EN MAZATLAN.

Como ya se indicó en la parte teórica, la vivienda es un bien que presenta toda una gama de características como son la calidad, la forma, la localización y su distribución; en donde estas características están en función de un status económico, presentándose por tanto una diferenciación en las agrupaciones de las viviendas.

Siendo observada esta diferenciación por grupos de vivienda en el área de estudio se pudieron identificar 4 grupos, los cuales pueden clasificarse de la siguiente manera: vivienda residencial de primera, residencial de segunda, popular y precaria; donde estos están determinados más que por el propio crecimiento demográfico, por las condiciones del ingreso familiar y per cápita, las políticas de regularización de la tenencia, oportunidades para la obtención de crédito y los niveles socioeconómicos de la población.

Por lo que es claro que la diferenciación existente entre las clases sociales ha mostrado las distintas posibilidades de elección tanto de vivienda como de localización.

Se hace necesario aclarar que existe una dificultad teórica y metodológica para la clasificación de la vivienda por lo que se optó por la categorización antes citada, si bien ésta se considera un tanto débil es operativa para el presente trabajo; por otro lado se acudió a diferentes fuentes de información para la mejor sustentación de ese apartado, se realizó una visita de campo al área de estudio y se consultó con la Comisión Estatal de Centros Poblados, perteneciente al gobierno del estado de Sinaloa. Como resultado, se clasificaron a

las áreas de la ciudad según estén ocupadas por las diferentes clases sociales, así como partiendo de sus características físicas en cuanto a los materiales de construcción, nivel de servicios básicos con los que cuentan (agua, drenaje, electricidad y alumbrado público), e intensidad del uso del suelo.

La ciudad de Mazatlán, con lo que respecta a las zonas habitacionales se encuentra conformada por 62 colonias y 31 fraccionamientos, la superficie de la mancha urbana es de 3661.0 Ha., de las cuales 1063 Ha., corresponden a la zona centro y costera, el resto 2598.0 Ha., pertenecen a los 93 asentamientos.

La dinámica de crecimiento de la vivienda en Mazatlán indica un rápido aumento de ésta, en 1960 el número de viviendas existentes era de 14000 para 1970 de 21,327 y para 1980 46,670. (1)

Corresponden a la clasificación de las áreas residenciales de primera, los fraccionamientos Lomas del Mar, Campo Bello, San Angel, Brisas del Mar y la colonia Palos Prietos; estas zonas habitacionales están ubicadas al norte del casco antiguo de la ciudad, siendo éstas de las primeras que se construyeron en la ciudad con un estilo moderno (ver mapa de crecimiento de la ciudad), son lotes amplios que en promedio miden 800 metros cuadrados, cuentan con todos los servicios, buena accesibilidad, los materiales de construcción son de primera y con acabados finos así como un nivel de equipamiento alto, cerca de esta zona se localizan el bosque de la ciudad una unidad deportiva, dos bibliotecas y la Universidad Autónoma de Sinaloa; por otra parte un uso incompatible que se pudo observar, es la central camionera la cual causa graves conflictos viales, congestionando parte de la carretera

Internacional que cruza precisamente por esa zona; los valores del suelo son de los que se registran más altos.

Existe otra zona residencial de primera, al poniente de la ciudad, es un área de reciente creación, los lotes en promedio son de 800 a 2,000 metros cuadrados, registrando al igual que la zona antes citada una baja densidad de población el área está constituida por los siguientes fraccionamientos: Lomas de Mazatlán, El Toreo, Privada Rincón Colonial, Las Gaviotas, El Dorado, El Cid y Sábalo Country Club; existiendo hasta la fecha lotes sin construir los cuales ya están fraccionados contando con todos los servicios.

El acceso principal a la zona es la avenida Camarón Sábalo, todas las calles que dan acceso al lugar están pavimentadas con derecho de vía de 12 mts; mezclado con el uso habitacional se localizan campos deportivos privados algunos de ellos exclusivos para los residentes de los fraccionamientos; en esta parte de la ciudad no se encontró ningún uso incompatible, es un área homogénea, la habitación es de primera calidad todas ellas con acabados de lujo; por lo que se puede decir que este grupo social representa aquel sector de la sociedad que posee la mayor libertad de seleccionar su localización residencial.

Por otro lado es claro que estos grupos tienden a ubicarse hacia las afueras de la ciudad pues ya que su tendencia es preferir espacios amplios y abiertos en donde puedan contar con una cierta privacidad.

Una tercera zona, es la que se ubica al sur de la ciudad, estando constituida por el fraccionamiento Playas del Sur, al igual que las zonas antes descritas son lotes grandes (1000 metros cuadrados), con

baja densidad, cuentan con buena accesibilidad las avenidas principales de acceso son, por el oriente la avenida Gabriel Leyva y por la parte norte la avenida Alemán; aquí tampoco se encontró incompatibilidad de usos mezclados con la zona habitacional, aunque por la parte oriente limita con la zona de muelles de PEMEX y del Transbordador, ocasionando algunos conflictos viales por la avenida Gabriel Leyva que es una de las vías de acceso principal hacia esta zona, debido al transporte de carga que circula por ella.

La zona residencial de segunda, está constituida por los fraccionamientos Playas del Sol, Flamíngos, Estadio, Lomas del Valle, María Fernanda, Casa Blanca, Alameda, López Mateos e Infonavit Playa; esta zona está localizada al norte del bosque de la ciudad, son terrenos en promedio de 500 metros cuadrados, unifamiliares los cuales registran una baja densidad; por otro lado la unidad Infonavit que es catalogada dentro de esta zona, son departamentos en condominios de 5 niveles, registrando una densidad media; todos los predios cuentan con servicios, los materiales de construcción son de buena calidad aunque no presentan acabados de lujo. Tienen buena accesibilidad, todas sus calles se encuentran pavimentadas teniendo un rápido acceso a la zona turística y centro de la ciudad.

En la zona se encuentran áreas destinadas al equipamiento que dan servicio a la misma, como son una unidad deportiva, un mercado y algunos centros comerciales; no encontrando usos incompatibles graves que causen efectos negativos a la población de esta parte de la ciudad.

La vivienda popular es la que más predomina en la ciudad, en donde se distinguen 2 áreas principalmente, una de ellas es la que se conoce como casco antiguo de la ciudad, ubicada en la parte central de la misma, con una densidad alta, aquí se ubican residencias antiguas las cuales ya no se conservan en su estado original sino que se encuentran subdivididas, convertidas en apartamentos o vecindades o han sido adecuadas para el establecimiento de comercio en la parte inferior del inmueble; la zona cuenta con todos los servicios y muy buena accesibilidad siendo ésta una de las características principales del centro de la ciudad; en esta área es donde se concentra la mayor parte del equipamiento que sirve a la ciudad, existe un gran número de escuelas a nivel básico y medio así como algunas escuelas comerciales, se concentran también oficinas de la administración pública, equipamiento destinado para la salud, así como el comercio e inmuebles de tipo religioso y de valor histórico los que han sido catalogados por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, sin embargo no existe ningún reglamento decretado para su conservación y uso racional; entre los más significativos se encuentra el teatro Angela Peralta, la Aduana Marítima, Plaza Ignacio Zaragoza, Plaza Angel Flores, Plaza República y Plaza Miguel Hidalgo.

A partir del casco antiguo, la tendencia de crecimiento de este tipo de habitación se ha venido desarrollando hacia el noreste, debido a la existencia de terrenos planos en donde fueron proliferando las colonias populares; los factores que intervinieron para el crecimiento hacia esta parte fueron, como ya se mencionó los terrenos planos, la ubicación de la industria, el bajo valor del suelo, la cercanía a las instalaciones del ferrocarril y las carreteras Mazatlán-Nogales y

Mazatlán-Durango. Esta zona se encuentra actualmente saturada, su expansión se ha visto obstruida por los umbrales que representa el estero de Urías, obligando su continuación hacia la zona noroeste, envolviendo prácticamente el estero del Infiernillo.

En esta zona predominan la habitación unifamiliar y se establecen edificaciones de uno o dos niveles principalmente. La vivienda es pequeña y en lotes de reducida superficie, en donde coincide la alta densidad de población, los servicios con los que cuenta es agua potable, drenaje y electricidad, exceptuando la periferia en donde se localizó la carencia de drenaje y agua potable principalmente, en esta zona la mayoría de las calles están sin pavimentar; con lo que respecta a los materiales de construcción algunos son perecederos, ya que muchas casas tienen techado de lámina de asbesto o de cartón, por otra parte cuentan con un bajo nivel de equipamiento principalmente en las colonias Ricardo Flores Magón, Niños Héroes, Primavera, La Esperanza y Días Ordaz, localizadas en la parte noreste de la ciudad; lo que obliga a este sector de la población a desplazarse hacia el centro para obtener el servicio requerido.

La vivienda precaria es la localizada en las orillas del estero del Infiernillo en las colonias Toledo Corro, Rubén Jaramillo, Independencia, Libertad, Francisco Solís, Obrera, Tierra y Libertad e Insurgentes.

Las condiciones en que se encontraban los terrenos aledaños al estero del Infiernillo, no son las mismas que actualmente presenta, ya que en su mayoría eran marismas y manglar; estos terrenos fueron acondicionados y habitados desde hace 30 años aproximadamente, siendo



el promedio del asentamiento de 10 años. Este acondicionamiento se llevó a cabo por los propios habitantes, desde el relleno del terreno hasta la introducción de servicios públicos más indispensables, agua y luz; de tal forma que el valor del suelo se lo han dado los propios colonos con su dinero y trabajo invertido. Son en su mayoría familias de escasos recursos que reciben ingresos inferiores a 2 veces salario mínimo en promedio. (2)

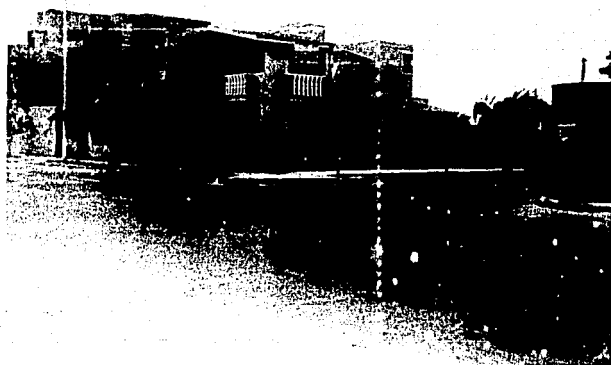
Actualmente el estero es una barrera que se interpone a la comunicación vial, entre las zonas pobladas de la ciudad. El estero inhabilita para el uso urbano una superficie de aproximadamente 115Ha., las colonias que se han ubicado en esta zona son las que de alguna manera manifiestan la segregación social, por la separación que hay entre las viviendas para los sectores acomodados y las viviendas de tipo precario; las viviendas están contruidas sobre terrenos ganados al estero, por medio de rellenos con materiales de acarreo de diversa índole, incluso hasta basura, lo que afecta su imagen y además provocando un alto grado de contaminación peligrosa para el bienestar de la población.

Los habitantes del estero requirieron de un espacio para vivir y por su baja o nula capacidad de pago, optaron por ocupar los espacios menos competidos en lugares insalubres, sin servicios y sin redes de dotación; estos terrenos son de propiedad Federal por lo que se han considerado terrenos invadidos ilegalmente. Sobre estos terrenos han construido sus viviendas e instalado mecanismos de infraestructura urbana, como son la construcción de drenes para el desecho de aguas usadas, precarios postes para acarrear luz etc.; la vivienda por tanto

no es una estructura formal sino un espacio techado que se acondiciona como cocina y dormitorio.

Algunos de los terrenos están siendo regularizados por medio de la desincorporación del dominio público de la Federación, siendo éstos donados al Ayuntamiento de Mazatlán; los habitantes que ya han obtenido esta posesión han iniciado la construcción de sus viviendas con materiales de mejor calidad como lo es el adobe y el tabique sin que tengan un acabado formal.

VIVIENDA RESIDENCIAL DE PRIMERA



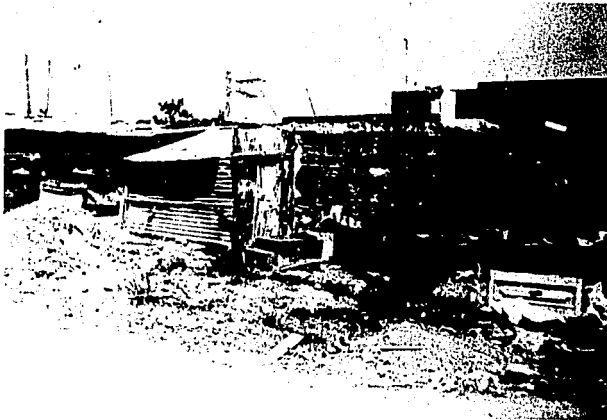
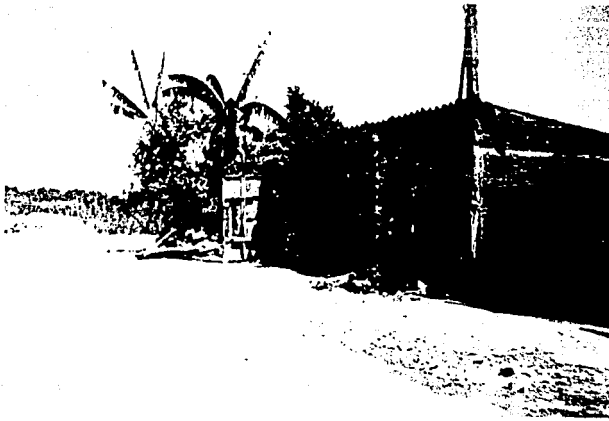
VIVIENDA RESIDENCIAL DE SEGUNDA



VIVIENDA POPULAR



VIVIENDA PRECARIA



REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL INCISO 4.2

- 1.- Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Mazatlán Sin.  
SAHOP 1981 p. 13
- 2.- Morán, Reyes. El Proceso de Segregación de los Asentamientos  
Humanos Irregulares estudio de caso: El Estero del Infiernillo  
Mazatlán, Sin. Tesis. ENEP Aragón 1987. p. 59 .

### 4.3 AREAS INDUSTRIALES EN MAZATLAN.

La distribución del uso del suelo industrial, está ligada a la localización geográfica de la ciudad. La zona portuaria e industrial se ha venido desarrollando en la parte sureste de la ciudad (ver mapas de usos del suelo); el puerto de Mazatlán tiene una larga tradición marítima ya que desde la época colonial eran conocidas sus condiciones de abrigo en la zona denominada "Puerto Viejo", a fines del siglo pasado y hasta principios de éste, fue punto obligado para el comercio con el interior de la República a través de Manzanillo y Acapulco. A principios de este siglo (1926-1930) (1) se inicia prácticamente lo que es en la actualidad el puerto de Mazatlán, aprovechando estrechamente el estero de Urías con la construcción del antepuerto, mediante la unión de la Isla de la Piedra y la Isla de Chivos; entre 1953-1958 queda configurado el antepuerto mediante la construcción de los rompeolas de Chivos y del Crestón, lo que permitió el desarrollo de las instalaciones interiores del puerto.

Con lo que respecta a las instalaciones existentes, el puerto cuenta con un total aproximado de 3,000 metros lineales de banda de atraque en el muelle, de los cuales están destinados a buques de la armada, barcos de altura, barcos turísticos, barcos camaroneros, atuneros, los transbordadores, así como embarcaciones pesqueras.

En el antepuerto existe una zona destinada a la flota de barcos pesqueros deportivos, ubicada junto a la escollera del Crestón .

Existe también, dentro del puerto un área dedicada a bodegas, en donde



la construcción y disposición de éstas permiten el acceso a los barcos para el movimiento de carga; teniendo también comunicación directa por la parte poniente con el ferrocarril; por otra parte el puerto cuenta con comunicación terrestre a través de la Calzada Gabriel Leyva, misma que se encuentra saturada por el gran movimiento de carga pesada que genera la zona, así como el movimiento de pasajeros que se dirigen a las instalaciones del transbordador.

Toda esta zona dedicada a instalaciones propias del puerto así como las destinadas a la industria cuentan con todos los servicios necesarios para su desarrollo, tienen energía eléctrica, alumbrado público, sistema de agua potable e hidrantes contra incendios, cuentan también con andenes de carga exclusivos para el ferrocarril.

Al inicio del canal de acceso se encuentra el muelle de PEMEX, sobre la plataforma existen tanques de depósito de combustible, gasolinas, kerosinas y diesel, cuenta también con áreas para oficinas y almacenes de servicio al muelle y a las embarcaciones.

La actividad pesquera realiza sus maniobras en la parte norte del puerto, donde existen muelles para el atraque; esta actividad está conformada como un parque pesquero industrial denominado "Parque Pesquero Alfredo V. Bonfil"; ocupando un área aproximada de 140,000 metros cuadrados en donde se ubican congeladoras, empacadoras y frigoríficos.

El puerto por otra parte cuenta con instalaciones para la construcción y reparación de barcos pesqueros, turísticos, entre otros; dentro de las empresas más importantes se encuentran: Construcciones Navales de

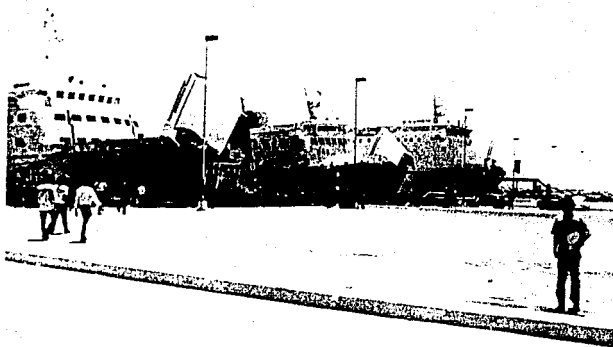
Mazatlán S.A., Constructora y Reparadora de Buques y Astilleros La Sirena, Construcciones Navales, S.A.

Por lo anterior, la posición que guarda la zona industrial de la ciudad, corresponde a lo que James Jhonson define en la parte teórica como industria portuaria, en donde las características que se cumplen en el área de estudio son: requerir un gran espacio para su desarrollo, debido a que se manejan grandes volúmenes de carga, tienen un acceso inmediato al transporte, en este caso de la ciudad, el canal de navegación, el acceso por ferrocarril y vía terrestre (Av. Gabriel Leyva.)

Por otra parte existen diferentes clases de industria que se dedican a la transformación de materias (instalaciones PEMEX, frigoríficas etc.), que dependen del transporte pesado; también se encuentran otro tipo de industrias, que como ya se mencionó en párrafos anteriores las cuales no están ligadas a las instalaciones del transporte, sino que se relacionan con la navegación.

En el área no se encontraron mezclas de usos incompatibles que provoquen impactos negativos a la zona, por otro lado no se observó dentro del área urbana ninguna zona dedicada a la industria ligera, por lo que se puede decir que la ciudad tiene una área bien definida dedicada a este uso, la cual según el Plan de Desarrollo Urbano de Mazatlán indica el crecimiento de la zona industrial hacia el oriente de la misma, sin que éste provoque efectos negativos y perturbaciones al área urbana.

ZONA PORTUARIA E INDUSTRIAL



## REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL INCISO 4.3

- 1.- Comisión General Coordinadora de Puertos, Estudio Nacional de Desarrollo Portuario realizado por CIFSA, Consultores e Ingenieros Fluviomarítima S.A. 1974 .

#### 4.4 USO DEL SUELO TURISTICO EN MAZATLAN.

La localización geográfica de la ciudad y sus atractivos naturales hacen de Mazatlán un lugar distinto a las zonas agrícolas de la entidad, por su predominancia en actividades terciarias que de alguna forma son polos de atracción e importante fuente de ocupación.

En su carácter de puerto importante en el Océano Pacífico y su vocación natural de bahía, ha permitido crearse en la ciudad un emporio turístico de primera categoría.

Básicamente esta zona es referida al "Malecón" de la ciudad en donde se encuentran toda clase de instalaciones, hoteles, moteles, trailers park, restaurantes, centros nocturnos, club de yates etc.

Desde la época de los sesentas, la ciudad de Mazatlán manifestaba un notable crecimiento en la actividad turística gracias a sus recursos naturales; por lo que se fomentó e intensificó las obras de infraestructura, hasta crear de una magnitud tal que se reconoce a esta zona como la más importante del estado y la de mayor interés en el noroeste del país.

De los lugares con más atractivos para el turismo, dentro del área de influencia de la ciudad, se encuentran las playas de la isla de la Piedra, Playa Norte Camarón y Sábalo Cerritos; las playas están constituidas básicamente de arena de origen fluvial y marino muy permeables a base de formaciones de guijarros finos, lo que ha permitido desarrollar esta franja litoral (con un ancho promedio de 15 metros) como un atractivo al turista. La arquitectura es también parte

de los atractivos y como principales están la Básilica de la ciudad que data del siglo XIX, la Casa del Marino de la misma época, la Aduana Marítima, el Faro y el Monumento al Trópico de Cáncer.

Con lo que respecta a la clasificación de los recursos de la ciudad, el manual de estadísticas básicas del sector turismo 1981, lo clasifica de la siguiente forma.

CUADRO No. 5

| LOCALIDAD | RECURSOS                              | RECURSOS CULTURALES.                                       |                     |
|-----------|---------------------------------------|--|---------------------|
|           | NATURALES.                            | ARQUITECTURA.  | FOLKLOR.            |
| MAZATLAN  | <u>PLAYAS</u><br>(PESCA Y NAVEGACION) | <u>MONUMENTOS</u>  | <u>FIESTA</u>       |
|           |                                       | AL TROPICO DE<br>CANCER.                                   | PROFANA<br>CARNAVAL |
|           |                                       | <u>RELIGIOSA.</u>  |                     |
|           |                                       | BASILICA DE LA<br>INMACULADA<br>CONCEPCION (SIGLO<br>XIX). |                     |
|           |                                       | <u>CIVIL.</u>  |                     |
|           |                                       | CASA DEL MARINO<br>(SIGLO XIX).                            |                     |
|           |                                       | ADUANA MARITIMA  |                     |
|           |                                       | FARO DE MAZATLAN.  |                     |

FUENTE: MANUAL DE ESTADISTICAS BASICAS DEL SECTOR TURISMO 1981, TOMO I  
COORDINACION DE LOS SERVICIOS NACIONALES DE ESTADISTICA, GEOGRAFIA E  
INFORMATICA, SPP.

La calidad turística de la ciudad estriba no solamente en su potencialidad de recursos naturales y arquitectónicos, sino también en la oferta de hospedaje que se concentra en ésta.

Según las estadísticas de turismo en Mazatlán llevadas a cabo por el Gobierno del Estado 1988, Mazatlán retne el 66.7% del total de instalaciones de clase turística en el estado y el 71% de habitaciones.

Por categoría de establecimientos, es el único municipio que cuenta con hoteles de cinco estrellas y de gran turismo, lo que evidencia aún más el nivel de la prestación de servicios.

Conforme a su composición por categorías, existen 3 establecimientos de cinco estrellas que en conjunto suman 769 habitaciones; cuentan con equipamiento selecto que provee de alimentación en uno o varios restaurantes y cafeterías, cuenta con uno o más bares, música y entretenimiento, servicio a las habitaciones, personal directivo bilingue; el amueblado, alfombrado, acabados e instalaciones son de calidad selecta.

Las instalaciones de cuatro estrellas están representados por 10 centros de hospedaje y 1613 cuartos; estos establecimientos cuentan también con equipamiento selecto, que provee alimentación en uno o varios restaurantes y cafeterías, cuenta con bar, música y entretenimientos, servicio a las habitaciones, personal directivo bilingue, su mobiliario y decoración es de calidad comercial y se conserva en perfecto estado.

En la categoría de tres estrellas se registran 21 locales con disponibilidad de 1946 habitaciones; estos establecimientos proveen al huésped de alojamiento, cuenta con servicios de alimentación en cafetería o restaurantes, sus muebles y decoración son de primera clase, su personal de servicio y atención al público es suficiente.

Corresponden a los establecimientos de dos estrellas un total de 47 y 1242 cuartos; proveen al huésped de alojamiento, cuenta con cafetería y restaurantes a horas determinadas, sus muebles son sencillos de calidad adecuada, su personal de servicio y atención al huésped es adecuado.

Los establecimientos de una estrella es de 50 y 1350 cuartos; proporcionan al huésped únicamente de alojamiento, no cuentan ni con restaurante ni cafetería; sus servicios se limitan a: cambio de ropa y limpieza de la habitación diariamente, baño privado en cada habitación, con regadera, lavabo y sanitario, sus muebles son sencillos, su personal de servicio y atención al público se limita a lo indispensable.



ESTABLECIMIENTO DE HOSPEDAJE SEGUN CATEGORIA.

CUADRO No. 6

---

| CATEGORIA        | ESTABLECIMIENTOS |
|------------------|------------------|
| TOTAL            | 131              |
| CINCO ESTRELLAS  | 3                |
| CUATRO ESTRELLAS | 10               |
| TRES ESTRELLAS   | 21               |
| DOS ESTRELLAS    | 47               |
| UNA ESTRELLA     | 50               |

---

FUENTE: OFICINA DE TURISMO, GOBIERNO DEL ESTADO.

Como producto de la expansión de la actividad se propició el nacimiento de servicios de apoyo a todo lo largo de las avenidas Camarón-Sábalo y Sábalo Cerritos; concentrándose un total de 258 establecimientos, de éstos 136 son restaurantes, 41 centros nocturnos, 36 tiendas y centros de artesanías, 19 agencias de viajes, 6 arrendadoras de automóviles, 2 centros deportivos, 7 balnearios, 7 cinemas, 2 auditorios y una galería.

Con lo que respecta al flujo de visitantes al puerto presenta un promedio anual de 1,500,000 turistas (1988), en donde 53.3% fueron nacionales y 46.7% turistas extranjeros.

La afluencia turística nacional a Mazatlán tiene como principales emisores a los estados de Jalisco, Distrito Federal, Sonora, Nuevo León, Durango, Chihuahua, Coahuila, Nayarit y Zacatecas y la corriente interna de los municipios de Sinaloa. El turismo extranjero procede principalmente de los Estados Unidos: California, Colorado, Texas, Nuevo México, Oregon, Nevada, Minnesota, Utah, Nueva York, del Canadá y Europa (1).

La permanencia del turismo nacional en promedio es de 3 días; en donde el 86.9% permanece de uno a tres días, el 8.9% de 4 a 6 días, el 2.6% de 7 a 9 días y el 1.6% de 10 a más días.

El turismo extranjero en promedio permanece 5 días, en donde el 51.1% permanece de 1 a 3 días, el 26.7% de 4 a 6 días, el 12.6% de 7 a 9 días y el 9.6% de 10 a más días (2).

Con lo que respecta a la jerarquización del espacio turístico y retomando lo que plantea Boullón (ver uso del suelo turístico), Mazatlán es considerada como Zona Turística ya que es una de las unidades mayores de estructuración del universo espacial turístico de nuestro país, el cual cuenta con un muy buen nivel de equipamiento, infraestructura y servicios, cumpliendo éstos el papel de relacionar a los principales elementos que la integran contando además con atractivos suficientemente próximos, sin tener que salir de Mazatlán.

Por otra parte se observó que la gran importancia que hoy día se da al turismo y la forma en que se está llevando a cabo no ha favorecido en realidad al desarrollo económico de la ciudad; debido a que el país adquiere en préstamo grandes sumas de dinero para la creación de centros turísticos dando como consecuencia una mayor dependencia al capital norteamericano, español o japonés y por tanto, los directamente beneficiados son los inversionistas extranjeros; las ganancias que se cree recibe el país con la actividad turística sirve para pagar primordialmente la deuda que el país adquirió y no para beneficiar a la población en donde son instalados estos centros turísticos, por otro lado los recursos federales son desviados en gran medida para apoyar esta actividad instalando equipamiento y servicios de primera, olvidando a gran parte de la población que se ha venido asentando en forma irregular en la periferia de la ciudad y sobre el estero del Infiernillo siendo estos grandes cinturones de miseria los cuales no han sido dotados de servicios mínimos indispensables como es el drenaje, agua potable y alumbrado, en donde los habitantes de estas zonas marginadas han aportado sus recursos propios para abastecerse de estos servicios. Por otro lado se les a orillado ha asentarse en terrenos no aptos al desarrollo urbano como es en este caso el asentamiento en zona federal, lo que es claro reflejo de la falta de planeación por parte del gobierno estatal por no contar con una reglamentación adecuada del uso del suelo y la falta de creación de resevas territoriales para vivienda popular; de aquí la necesidad de proponer en este estudio un instrumento normativo que regule en la medida de lo posible los usos del suelo que se detectaron en la ciudad y poder evitar en lo futuro mayores inadecuaciones entre estos.

ZONA TURISTICA



BASILICA DE LA CIUDAD SIGLO XIX



REFERENCIA BIBLIOGRAFICA DEL INCISO 4.4

1. Estadísticas del Turismo en Mazatlán. Gobierno del Estado. 1988
2. Información obtenida en la Delegación del Turismo en el Estado.

## CAPITULO 5

### TABLA DE COMPATIBILIDAD DE USOS DEL SUELO PARA EL CASO DE LA CIUDAD DE MAZATLAN.

La oportunidad de empleo que ofrece la ciudad a través del auge turístico, los avances en la tecnología, los servicios de salud, de educación y del equipamiento en general, han acelerado la concentración de población en Mazatlán; éstos y otros factores han fomentado cada día la complejidad de la estructura urbana en la ciudad. Por otra parte la libertad individual para ocupar los espacios urbanos se han opuesto al bienestar de la mayoría y al funcionamiento de la ciudad, lo que hace necesario el proponer un instrumento regulador sobre el uso del suelo; por tanto habrá que limitar algunos derechos sobre el uso, así como actividades a realizar sobre el mismo.

La tabla de compatibilidad de usos, que se propone en este estudio, se pretende sirva como una herramienta de planificación, para los organismos que regulan el uso del suelo, en este caso los ayuntamientos, para que puedan dar respuesta a las necesidades urbanas y de protección a la ciudadanía.

Para elaborar la presente tabla de compatibilidad, se retomaron los criterios generales seguidos por el Reglamento de Zonificación y Usos del Suelo en León Guanajuato; por considerarse el más completo ya que fue elaborado en base a las propuestas de reservas usos y destinos aprobadas por el Plan Director de Desarrollo Urbano de esa ciudad, lo que permitió realizar una zonificación detallada para regular el tipo y la intensidad del uso del suelo y volumen de las edificaciones

permitidas en cada zona específica de la ciudad de León. Lo cual permite al H. Ayuntamiento de León el control y vigilancia del uso ordenado del suelo.

Dentro de los criterios generales que establece dicho reglamento es el establecer una zonificación de usos y actividades predominantes; para lo cual se tomó como base el diagnóstico señalado en el capítulo anterior lo que permitió clasificar los usos detectados en la ciudad en siete grupos, estos son: habitacional, comercial, comercial-turístico, industria portuaria, parques públicos, zona ferroviaria, zona de preservación del medio natural y zona de preservación de cuerpos de agua.

Donde, en cada una de estas zonas se permitirá ubicarse exclusivamente los usos o actividades bajo las siguientes modalidades:

-Uso predominante: son los usos que caracterizan de una manera principal una zona, siendo plenamente permitidos de ubicarse en la zona señalada.

-Uso compatible: son los usos que desarrollan funciones totalmente compatibles con los usos predominantes de la zona, siendo también plenamente permitidos de ubicarse en la zona señalada.

-Uso prohibido: son los grupos de usos que se consideran pueden causar impactos negativos al entorno.



## CLASIFICACION DE LOS USOS

Con objeto de facilitar el manejo de la tabla y el mapa correspondiente, se incluye un cuadro con la clasificación de usos detectados en la ciudad, en el que se indican las edificaciones que pueden realizarse en cada una de las zonas.

Las siglas en la cabeza de las columnas, corresponden a la clasificación siguiente:

H Habitación. Comprende H-1, H-2, H-3, H-4

C2 Zona Comercial.

CT Comercial Turística.

IP Industria Portuaria.

P Parque Público.

F Zona Ferroviaria.

PM Zona de Preservación del Medio Natural y Zona de Preservación de Cuerpos de Agua.

La Zona H-1 se define como habitacional en fraccionamientos semiurbanizados.

Fraccionamiento semiurbanizado. Se considera fraccionamiento semiurbanizado aquel que contiene instalaciones y servicios así como las áreas susceptibles de obtenerlas, y red de circulaciones y comunicaciones para servicio de transporte público y privado, como también instalaciones destinadas a escuelas, guarderías infantiles, mercados y parques públicos.

En esta zona se permiten otros usos como: parques públicos, guardería infantil, jardín de niños, escuelas primarias y secundarias.

Se prohíbe la subdivisión de lotes, para poder mantener una densidad adecuada para el buen funcionamiento de la zona.

La zona H-2 se define como habitacional en fraccionamiento urbanizado.

Usos permitidos. Habitación para una sola familia; no permitiéndose la construcción de más de una casa por lote. En esta zona se permiten otros usos como: parques públicos, guarderías, jardín de niños, escuelas e instalaciones comerciales para que sirvan a ellas; los usos permitidos como servicios a la zona de habitación que se mencionan, requerirán de aprobación de su localización, ya que dependerá del giro de servicios que solicite instalar.

Se prohíbe expresamente la construcción y ocupación de estructuras o construcciones provisionales, así como industrias contaminantes.

H-2.2 Habitación multifamiliar.

Usos permitidos. Habitación multifamiliar, cada departamento tendrá cocina y baño propio; se permiten otros usos como comercio al menudeo, de alimentos y artículos y oficinas que no provoquen molestias.

Esta prohibida la industria, el almacenaje y la instalación de talleres que provoquen ruidos, malos olores o humos.

### H-3 Zona de habitación mixta.

Se consideran zonas de habitación mixta aquellas áreas urbanas ex. que existen de hecho usos disímolos de la tierra en que predomina la habitación,mezclándose con el comercio central, bodegas, talleres y otras instalaciones.

Estas zonas se encuentran principalmente en el antiguo centro de la ciudad. En esta zona se prohíbe el derrumbe de edificios catalogados por el INAH con el fin de seguir conservando el acervo cultural de la ciudad; así como la instalación de industria pesada.

### H-4 Zona para conjunto habitacional.

El conjunto habitacional son diseños físico-urbanos que forman conjuntos integrales de vivienda diaria de la comunidad. Estos conjuntos contienen los servicios de uso cotidianos a distancias convenientes promoviendo la convivencia entre los habitantes en el uso de servicios y espacios comunes.

Los usos permitidos serán los de comercio, centros escolares, espacios libres y parques y las actividades compatibles con la habitación que se especifican en la tabla de usos permitidos.

Está prohibida expresamente la industria,almacenaje y demás instalaciones que sean nocivas, peligrosas o que no sirvan de complemento estricto al conjunto de vivienda.

## CT Zona comercial turística.

Son las zonas en donde las características naturales tienen atractivos capaces de gestionar interés turístico, tales como playas y cuerpos de agua, islas etc., las características de belleza natural deben preservarse usando racionalmente estas zonas.

Los usos permitidos serán principalmente de habitación en su modalidad de hotel y motel, comercio, parques y centros deportivos y estacionamiento de remolque.

Se prohíbe el establecimiento de cualquier clase de talleres y bodegas y todo uso incompatible con la preservación del ambiente natural y el carácter turístico.

## C-2 Zona comercial

Usos permitidos; se permite la venta de todo tipo de artículos, excepción hecha de los de manejo peligroso que prohíba el Código Sanitario y reglamentos de contaminación. Se permite el establecimiento de oficinas, talleres de reparación e instalaciones recreativas, como cines, restaurantes, etc. En la clasificación de usos permitidos se especifican los giros comerciales que se admiten en esta zona.

Expresamente están prohibidas las instalaciones industriales, las bodegas y expendios al mayoreo.

IP Zona industrial portuaria.

Se permite instalación de bodegas, patios de carga, instalaciones férrreas; así como el equipamiento y servicios que apoyen esta actividad. Se prohíbe el uso habitacional, parques y jardines públicos y equipamiento para la educación.

P Parque público.

Son los espacios que sirven de esparcimiento y recreo a la población.

El sistema de parques de la población estará regulado por los reglamentos de fraccionamiento y conjuntos habitacionales. Queda prohibido el cambio de uso, una vez que se halla destinado para tal fin.

FC Zona ferroviaria.

Las instalaciones férreas estarán limitadas a zonas que no interfieran con la zona urbana.

PM Zona de preservación del medio natural.

Zonas en las que debe evitarse el uso del suelo para actividades agropecuarias por sus condiciones de inestabilidad del medio y erosión de la tierra.

Zonas de regeneración de cuerpos de agua.

En las cuales debe evitarse la desecación, rellenos, contaminación y explotación indebida, como la ocupación de las zonas federales, el

exterminio de especies animales y vegetales.

Se permite el uso racional para reproducción de especies, conservación del suelo y el saneamiento de zonas insalubres.

Por último cabe señalar que la clasificación de usos y actividades que se presentan en la ciudad se tomaron de una forma general debido al tiempo que se estableció para la elaboración del presente trabajo, pero que a la vez sirva como ejemplo para una futura zonificación detallada cuando se actualice el Plan Director de Desarrollo Urbano de la ciudad de Mazatlán y en éste queden establecidas las reservas usos y destinos del suelo; para que con ello se pueda llegar a una reglamentación formal de los usos del suelo y a su vez el Ayuntamiento correspondiente tenga atribuciones para imponer sanciones cuando se incurra en alguna falta.

# TABLA DE COMPATIBILIDAD DE USOS DEL SUELO.

| H-1 | H-2 | H-3 | H-4 | CT | C2 | P | IP | PM |
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|

## HABITACION

Unifamiliar

Multifamiliar

Hotel

Motel

|   |   |   |   |   |   |  |  |  |
|---|---|---|---|---|---|--|--|--|
| * | * | * | * |   | * |  |  |  |
| * | * |   | * |   |   |  |  |  |
|   |   | * |   | * | * |  |  |  |
|   |   |   |   | * | * |  |  |  |

## EDUCACION

Jardin de niños

Escuela primaria

Escuela secundaria

Escuela comercial

Escuela preparatoria

Escuela superior

Biblioteca

Museo

Exposiciones

|   |   |   |   |   |   |   |  |  |
|---|---|---|---|---|---|---|--|--|
| * | * | * | * |   | * |   |  |  |
| * | * | * | * |   | * |   |  |  |
| * | * | * | * |   | * |   |  |  |
|   |   | * |   |   | * |   |  |  |
| * | * | * |   |   | * |   |  |  |
|   |   | * |   |   | * |   |  |  |
| * | * | * | * |   | * |   |  |  |
|   |   |   |   | * | * | * |  |  |
|   |   |   |   | * | * | * |  |  |

| H-1 | H-2 | H-3 | H-4 | CT | C2 | P | IP | PM |
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|

### ASISTENCIA

Guarderia infantil

Dispensario medico y  
clinica

Sanatorio

Hospital

Orfanatorio

|   |   |   |   |   |   |  |   |  |
|---|---|---|---|---|---|--|---|--|
| * | * | * | * |   | * |  |   |  |
| * | * | * | * | * | * |  | * |  |
| * | * | * | * | * | * |  | * |  |
|   |   | * |   |   | * |  |   |  |
| * | * | * |   |   |   |  |   |  |

### RELIGION

Templos

|   |   |   |   |   |   |  |  |  |
|---|---|---|---|---|---|--|--|--|
| * | * | * | * | * | * |  |  |  |
|---|---|---|---|---|---|--|--|--|

### ORDEN PUBLICO Y SINIESTROS

Juzgados

Estacion de policia

Estacion de bomberos

|  |  |   |  |  |   |  |   |  |
|--|--|---|--|--|---|--|---|--|
|  |  | * |  |  | * |  |   |  |
|  |  | * |  |  | * |  |   |  |
|  |  |   |  |  | * |  | * |  |

### COMERCIO

Miscelanea y abarrotos

Panaderia

Carniceria

Talleres de reparacion  
(domestica)

Salon de belleza

Cafeteria

Mercado

Restoran

|         |   |   |   |   |   |  |  |  |
|---------|---|---|---|---|---|--|--|--|
| *       | * | * |   |   | * |  |  |  |
| *       | * | * | * |   | * |  |  |  |
| *       | * | * | * |   |   |  |  |  |
| *       | * | * | * |   |   |  |  |  |
| *       | * | * | * | * | * |  |  |  |
|         |   | * |   | * | * |  |  |  |
| *       | * | * | * |   |   |  |  |  |
| - 132 - |   | * |   | * | * |  |  |  |



| H-1 | H-2 | H-3 | H-4 | CT | C2 | P | IP | PM |
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|

|                           |   |   |   |   |   |   |  |  |
|---------------------------|---|---|---|---|---|---|--|--|
| Tintoreria y lavanderia   | * | * | * | * | * |   |  |  |
| Farmacia                  | * | * | * | * | * |   |  |  |
| Papeleria, ferreteria     | * | * | * | * |   | * |  |  |
| Tiendas de ropa, libreria |   |   | * |   | * | * |  |  |
| Talleres mecanicos        | * | * | * |   |   |   |  |  |
| Tiendas de autoservicio   | * | * | * | * |   | * |  |  |
| Talleres de confeccion    |   |   | * |   |   | * |  |  |
| Bares y centros noctur.   |   |   |   |   | * | * |  |  |

## OFICINAS

|                         |  |  |   |   |   |   |  |  |
|-------------------------|--|--|---|---|---|---|--|--|
| De gobierno             |  |  |   |   |   | * |  |  |
| Instituciones bancarias |  |  | * | * | * | * |  |  |
| Despachos comerciales   |  |  | * |   |   | * |  |  |
| Despachos profesionales |  |  | * |   |   | * |  |  |
| Consultorio medico      |  |  | * | * |   | * |  |  |
| Agencia de viajes       |  |  | * |   | * | * |  |  |

ESPECTACULOS Y RECREACION

| H-1 | H-2 | H-3 | H-4 | CT | C2 | P | IP | PM |
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|----|

- Cines y teatros
- Auditorio
- Club social
- Centro deportivo
- Club de golf
- Baños publicos o albercas
- Gimnasio
- Campos para comer
- Jardines publicos y Jardines
- Actividades deportivas en la playa

|   |   |   |   |   |   |   |  |   |
|---|---|---|---|---|---|---|--|---|
|   |   | * | * | * | * |   |  |   |
|   |   | * |   | * | * |   |  |   |
| * | * | * | * | * | * |   |  |   |
| * | * | * | * | * |   |   |  |   |
|   |   |   |   | * |   | * |  |   |
|   |   |   | * | * |   | * |  |   |
| * | * | * | * | * | * | * |  |   |
|   |   |   |   |   |   | * |  | * |
| * | * | * | * | * | * | * |  | * |
|   |   |   |   |   |   |   |  | * |

INDUSTRIAS Y BODEGAS

- Bodegas y almacenamiento
- Almacenamiento de explosivos y combustible
- Procesamiento de explosivos y combustible
- Embotelladoras
- Laboratorios
- Frigorificos
- Instalaciones portuarias

|  |  |  |  |  |   |  |   |  |
|--|--|--|--|--|---|--|---|--|
|  |  |  |  |  |   |  | * |  |
|  |  |  |  |  |   |  | * |  |
|  |  |  |  |  |   |  | * |  |
|  |  |  |  |  | * |  | * |  |
|  |  |  |  |  | * |  | * |  |
|  |  |  |  |  |   |  | * |  |
|  |  |  |  |  |   |  | * |  |

COMUNICACIONES Y  
TRANSPORTE

| H-1 | H-2 | H-3 | H-4 | CT | C2 | P | IP | PII |
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|-----|
|-----|-----|-----|-----|----|----|---|----|-----|

|   |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---|---|---|---|---|---|---|---|--|
| Instalaciones ferroviarias                  |   |   |   |   |   |   | * |  |
| Inst de autobuses foraneos                  |   |   |   |   | * |   | * |  |
| Inst de autobuses urbanos                   |   | * |   |   | * |   |   |  |
| Est. de camiones de carga                   |   |   |   |   |   |   | * |  |
| Sitio de automoviles de alquiler            | * | * | * | * | * |   |   |  |
| Paraderos de autobuses urbanos              | * | * | * | * | * | * | * |  |
| Oficinas de correos, telegrafos y telefonos | * | * | * | * | * |   |   |  |

## CONCLUSIONES.

La aplicación teórica para el caso de estudio así como su confrontación fue aceptable de acuerdo al enfoque a la que está encaminada principalmente a los aspectos económicos, situaciones de mercado y de planeación; encontrándose una alta concordancia con los usos del suelo que se presentaron en la ciudad; en este sentido se observaron algunos sectores de la población que tienen la opción de elegir la mejor localización para uso habitacional y comercial así como el de poseer las concesiones de los lugares con atractivos naturales para explotarlos, en este caso la zona costera a la que se le ha dado un uso turístico el cual es altamente rentable.

Sin embargo en el transcurso de este trabajo se detectó la falta de explicaciones de tipo social y cultural para sociedades como la nuestra; ya que la ciudad analizada presentó casos muy particulares como fue la aparición de asentamientos ilegales (tal es el caso del asentamiento en el estero del Infiernillo), lo que es un claro reflejo de una economía dependiente y la incapacidad de una estructura productiva para absorber la población migrante e incorporarla al espacio urbano en una forma adecuada así como a sus procesos productivos; lo que ha conllevado a problemas críticos en cuanto a incompatibilidades de usos, provocando la imposibilidad de un óptimo funcionamiento de la ciudad.

Debido a la falta de explicaciones sociales y culturales por parte de la teoría en la que se sustentó el presente trabajo se considera que no fue satisfactoria en un 100%, por lo que parecería ser solamente un estudio de gabinete, pero sin embargo se cumplió con el objetivo de

llegar a establecer un diagnóstico de la estructura urbana de la ciudad de Mazatlán lo que sirvió como base para elaborar la tabla de compatibilidad de usos, la que se propone sirva para regular controlar las inadecuaciones que se puedan dar en los mismos, por otro lado se esta consciente que la tabla elaborada es muy general por lo que se propone sirva como ejemplo a desarrollar cuando se tengan estudios particularizados de cada uno de los usos del suelo para poder contar con información más al detalle y ésta pueda definir con un margen confiable de compatibilidad de usos requeridos.

Dentro de los factores que han intervenido para la conformación de los usos del suelo en la ciudad, destacaron por su importancia el medio físico, ya que por las características propias del lugar y a la falta de recursos económicos y tecnológicos la población se ha venido asentando en terrenos inundables que al paso del tiempo se han rellenado para poder ser habitados, rompiendo a la par con muchos ecosistemas y provocando además focos de contaminación que han causado efectos negativos a la misma población.

Así también, el factor político ha intervenido de manera decisiva para la determinación de los usos, un ejemplo es en este caso el uso del suelo para el turismo debido a que gran parte de sus recursos han sido destinados por parte de los gobiernos federales, estatales y municipales para la dotación de infraestructura en esta zona, descuidando otras como son las habitaciones de bajos recursos en donde no se ha tenido ingerencia directa para resolver los problemas a los que se han enfrentado; permitiendo la especulación por parte de las inmobiliarias, marginando con ello a ciertos sectores de la población

a asentarse en terrenos inadecuados para vivir y sin dotarlos de los servicios mínimos indispensables.

## BIBLIOGRAFIA.

- Alvarez, Rogelio. (Director) Enciclopedia de México. 1974 Tomo VIII. ed. Enc. de México, S.A.
- Boullón, C Robert. Planificación del espacio turístico. México, ed. Trillas 1988.
- Boullón, c Robert. Un nuevo espacio libre. México, ed. trillas
- Castells, Manuel. La cuestión urbana. ed. Siglo XXI 1985.
- Castillo, Ayala. Estructura urbana en una ciudad petrolera. Tesis UNAM. F.F.Y L. 1987.
- Cetnal. Carta de climas, hoja Mazatlán 13-4-1 esc. 1: 500.000 México Secretaría de la Presidencia.
- Chapin, Stuart. Planificación del uso del suelo urbano. Colección Urbanismo 6 Oikos-Tau, S.A. Barcelona 1986.
- De la Torre, Pradilla. El turismo, fenómeno social. ed. F.C.E. México 1980.
- Dirección General de Estadística. Censo General de Población 1950, 1960, 1970 y 1980.
- García, Silberman. El campo de la geografía en el turismo. Boletín del Instituto de Geografía. Vol. III 1970.
- Gómez, Rojas. Geografía turística del estado de Michoacán de Ocampo. Tesis F.F. Y L UNAM 1987.
- González, Sermeño. Carta de uso potencial turístico. Tesis UNAM F.F.Y L 1986.
- Goodall, Brian. La economía de las zonas urbanas. Instituto de Administración Local, Madrid 1973.

- Harold, Carter. El estudio de la geografía urbana. Instituto de Administración Local Madrid 1974.
- Johnson, James. Geografía urbana. ed. Oikos-Tau. s.a. Barcelona 1974.
- Kunz, Bolaños. Estructura urbana en México. el caso de Aguascalientes. Tesis UNAM F.F Y L. 1984.
- Morán, Reyes. El proceso de segregación de asentamientos humanos irregulares. estudio de caso: El Estero del Infiernillo. Mazatlán. Sin. Tesis ENEP Aragón 1987.
- Santos, Milton. Geografía y economía urbana en los países subdesarrollados. colección Ciencias Geograficas. 1983.
- Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Publicas. Plan de desarrollo urbano de centro de población de Mazatlán. Sin. 1981.
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología. Problemática urbana en los centros de población de Sinaloa. México 1986.
- Secretaría del Patrimonio Nacional. Plan director de desarrollo metropolitano. Mazatlán. México 1975.
- Poder Ejecutivo Federal. Programa nacional de desarrollo urbano y vivienda. 1984-1988.
- Tamayo, Jorge. Geografía general de México. Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas. Tomo I 1962



ANEXO 1

ARTICULO 1.- Las disposiciones de esta ley son de orden público e interés social y tienen por objeto:

I.- Establecer la concurrencia de los Municipios, de las Entidades Federativas y de la Federación para la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el territorio Nacional.

II.- Fijar las normas básicas para planear la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; y

III.- Definir los principios conforme a los cuales el Estado ejercerá sus atribuciones para determinar las correspondientes provisiones, usos, reservas y destinos de áreas y predios.

ARTICULO 4.- La ordenación y regulación de los asentamientos humanos se llevará a cabo a través de:

I.- El Programa Sectorial de Desarrollo Urbano;

II.- Los Programas Estatales de Desarrollo Urbano que tengan por objeto definir las líneas generales del desarrollo urbano de las Entidades Federativas, de acuerdo con las leyes locales;

IV.- Los Planes y Programas Municipales que tengan por objeto el desarrollo urbano de los centros de población.

Los planes o programas a que se refiere esta fracción contendrán la zonificación y la líneas de acción específicas para la ordenación y regulación de los centros de población.

Estos Planes o Programas serán publicados en forma abreviada, en los periódicos oficiales y en los de mayor circulación, en un plazo no mayor de 20 días a partir de su aprobación. Asimismo se mantendrán a consulta pública en las oficinas en que se lleve su registro.

ARTICULO 5.- Las autoridades de los municipios, de las entidades federativas y de la Federación proveerán, en la esfera de sus respectivas competencias, al cumplimiento de los planes o programas correspondientes y a la observancia de esta ley y las demás que se dicten conforme a ellas. Dichas autoridades deberán informar a los superiores responsables de la ejecución de los planes o programas, cuando alguna dependencia, al ejercer sus funciones, falte al cumplimiento de la presente ley.

ARTICULO 6.- Las autoridades de los municipios, de las entidades federativas y de la Federación, promoverán la participación de los distintos grupos sociales que integran la comunidad, en la elaboración de los planes o programas que tengan por objeto la ordenación de los asentamientos humanos, según lo establezcan las Leyes locales y lo dispuesto en la presente ley.

ARTICULO 9.- Los municipios, las entidades federativas y la Federación, en el ámbito de su jurisdicción, deberán:

I.- Dictar las disposiciones pertinentes a fin de que las

tierras, según su aptitud, aguas y bosques sean utilizados conforme a la función que se les haya señalado en los planes o programas respectivos;

II.- Elaborar y llevar a ejecución los planes o programas de desarrollo urbano, que deberán prever las acciones e inversiones públicas necesarias;

III.- Realizar las obras y servicios públicos que sean necesarios para el desarrollo urbano;

IV.- Regular el mercado de los terrenos y, además, al de los inmuebles destinados a vivienda popular, en los términos del capítulo V de la presente ley y de los demás ordenamientos aplicables, federales y locales;

V.- Intervenir en la regulación de la tenencia de la tierra urbana, y

VI.- En general, proveer a la exacta observancia de la planeación y programación urbanas.

ARTICULO 13.- El Ejecutivo Federal podrá celebrar, por conducto de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, acuerdos de coordinación en materia de acciones e inversiones de desarrollo urbano con los gobiernos de las entidades federativas y con los municipios, con la participación de las dependencias y entidades correspondientes de la Administración Pública Federal.

Asimismo, podrá concertar la realización de acciones previstas en los planes o programas respectivos, con las representaciones de los

grupos sociales o con los particulares interesados.

ARTICULO 17.- Corresponde a los Ayuntamientos:

I.- Formular, aprobar y administrar los Planes o Programas Municipales de Desarrollo Urbano aplicables a los centros de población ubicados dentro del territorio municipal correspondiente, promoviendo la participación de los grupos sociales que menciona el artículo sexto de la presente ley:

II.- Enviar los planes o programas a que se refiere la fracción anterior, para su publicación, al Gobernador de la entidad, según lo establezca la Ley de Desarrollo Urbano Correspondiente;

III.- Administrar la zonificación Urbana contenida en los planes o programas municipales de desarrollo urbano y aprobar las declaratorias de usos, reservas y destinos de áreas y predios, para su posterior publicación por el gobierno estatal que corresponda;

IV.- Prever lo referente a investigaciones y acciones que tiendan a la conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población de conformidad con los Planes y Programas de Desarrollo Urbano que administre;

V.- Proponer a los Poderes del Estado que correspondan, la fundación de centros de población dentro de los límites de su jurisdicción cuando a su juicio sean necesarios; promoviendo en su caso los correspondientes centros de

trabajo;

VI.- Participar en la planeación y regulación de los procesos de conurbación, en los términos de la legislación correspondiente;

VII.- Celebrar, con la Federación, las entidades federativas o con otros municipios, los convenios que autorice la legislación local y que apoyen los objetivos y prioridades propuestos en los planes o programas que se ejecuten dentro de su jurisdicción.

VIII.- Coordinarse y asociarse con otros municipios de la misma entidad federativa, para la más eficaz prestación de los servicios públicos que les correspondan;

IX.- Promover el cumplimiento de los demás planes o programas de desarrollo urbano que deban ejecutarse en el municipio correspondiente;

X.- Otorgar o negar las autorizaciones y licencias de construcción, de fraccionamientos, subdivisiones, fusiones y reotificaciones de acuerdo con las leyes, reglamentos, planes o programas y declaratorias en vigor;

XI.- Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana, en los términos de la legislación aplicables;

XII.- Participar en la creación, manejo y administración de las reservas territoriales para el crecimiento urbano y de

las zonas sujetas a conservación ecológica, de conformidad con las leyes, reglamentos, planes o programas y declaratorias en vigor; y

XIII.- Las demás atribuciones que les otorguen la presente ley y las locales de desarrollo urbano.

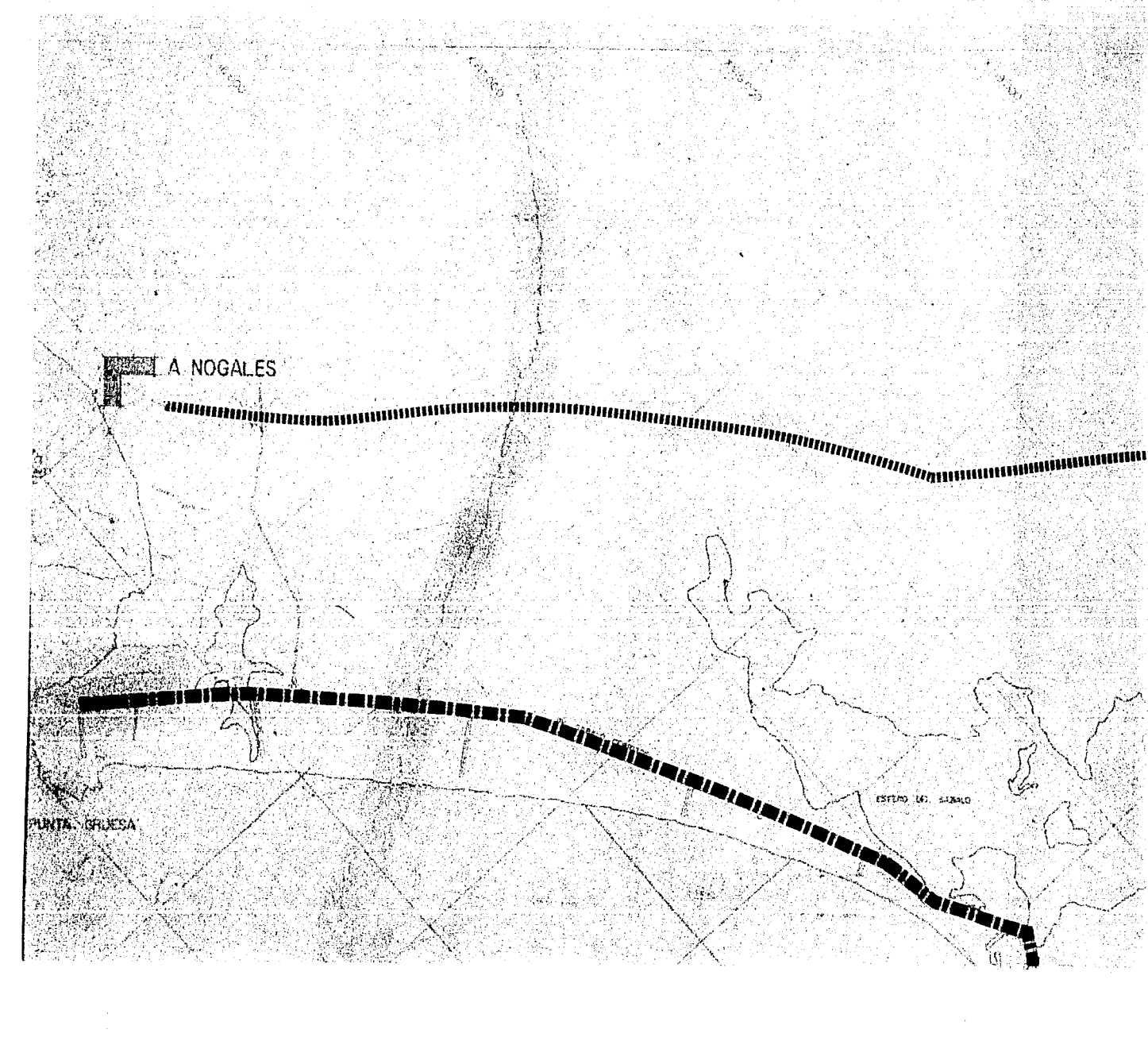


FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS  
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

A NOGALES

PUNTA GRIJESA

ESTADO DE SINALOA



A NOGALES

ESTERO DEL SANJUAN

COL. FCB. VIEL

FRACC. EL TONDO



A NOGALES



COL. BARRIO DE  
SANTO DOMINGO

COL. DE SAN  
JUAN

COL. MORELOS

FRACC.  
ACAPULCO

FRACC.  
VILLA GALAXIA

COL. OLIMPICA

COL. FCO. VILLA

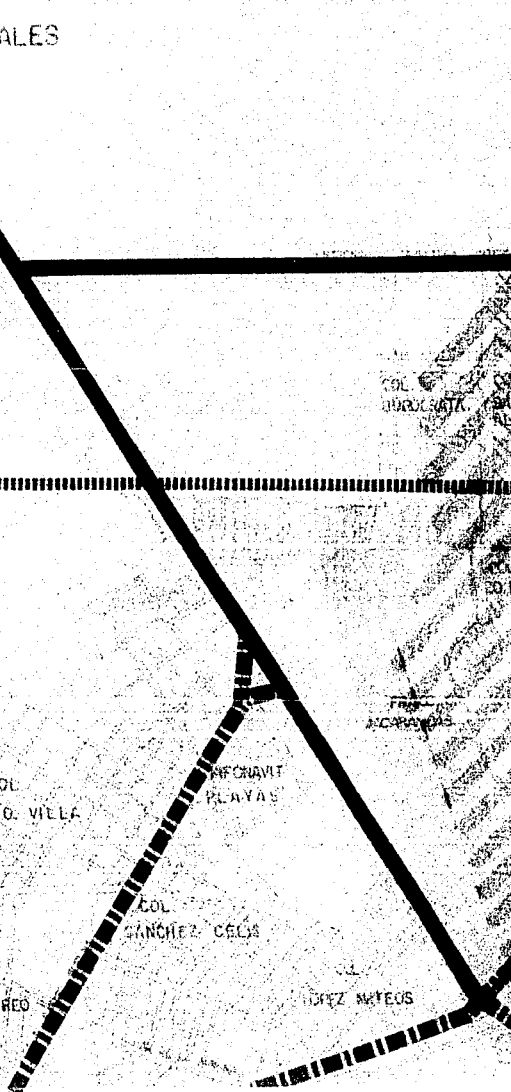
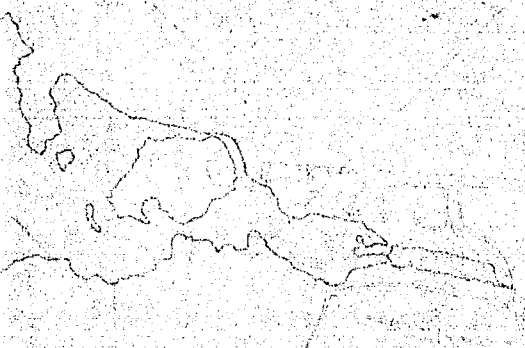
INFORANT  
PLAYAS

ESTERO  
DEL  
CAYILLAS

COL. RANCHER  
CELOS

FRACC.  
EL TOREO

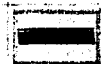
COL. JUAN  
DE  
DIEZ  
MAYEUS





U

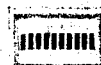
FACUL  
cole



VIAL



VIAL



F.F.



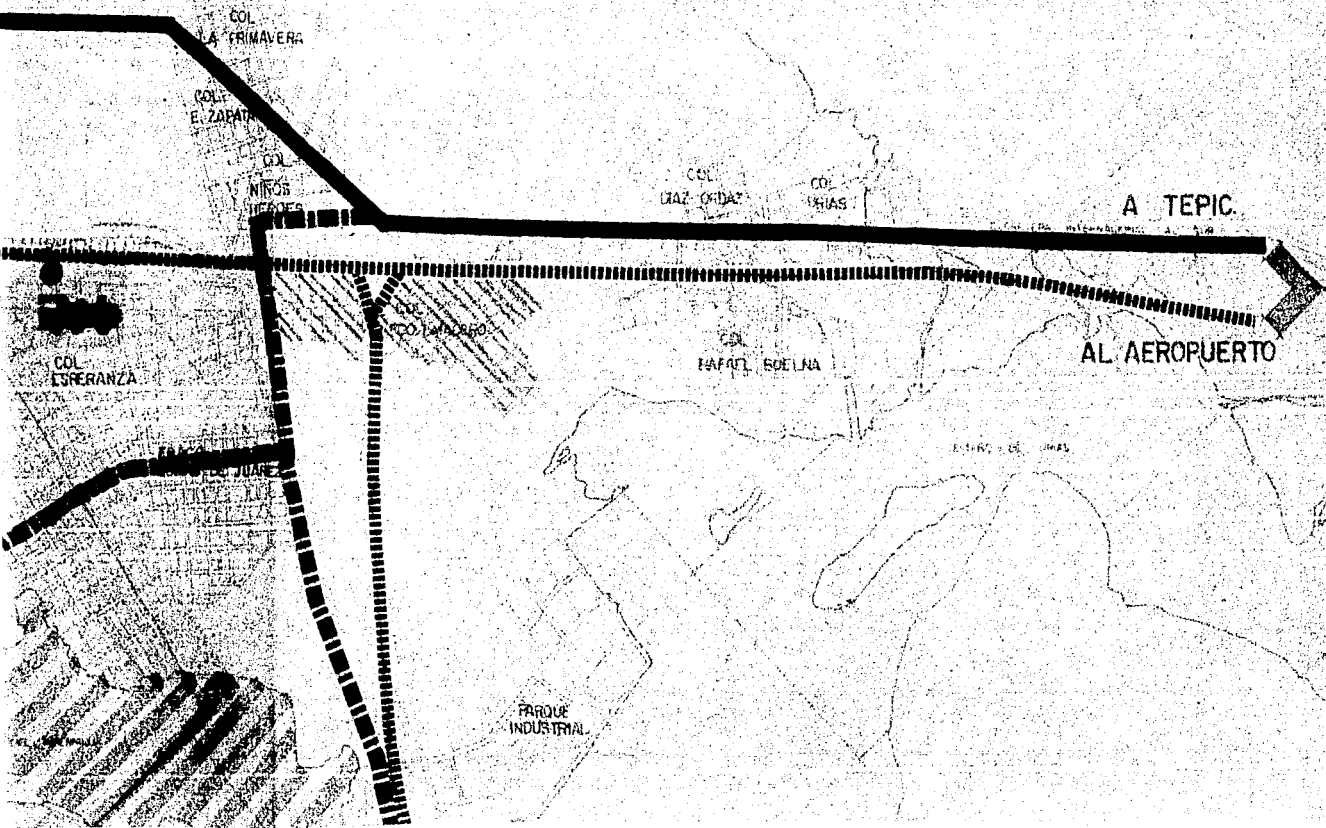
BAR



ZON  
DE



TER



U . N . A . M.

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
colegio de geografía

simbología



VIALIDAD REGIONAL



VIALIDAD PRIMARIA



F.F. C.C.



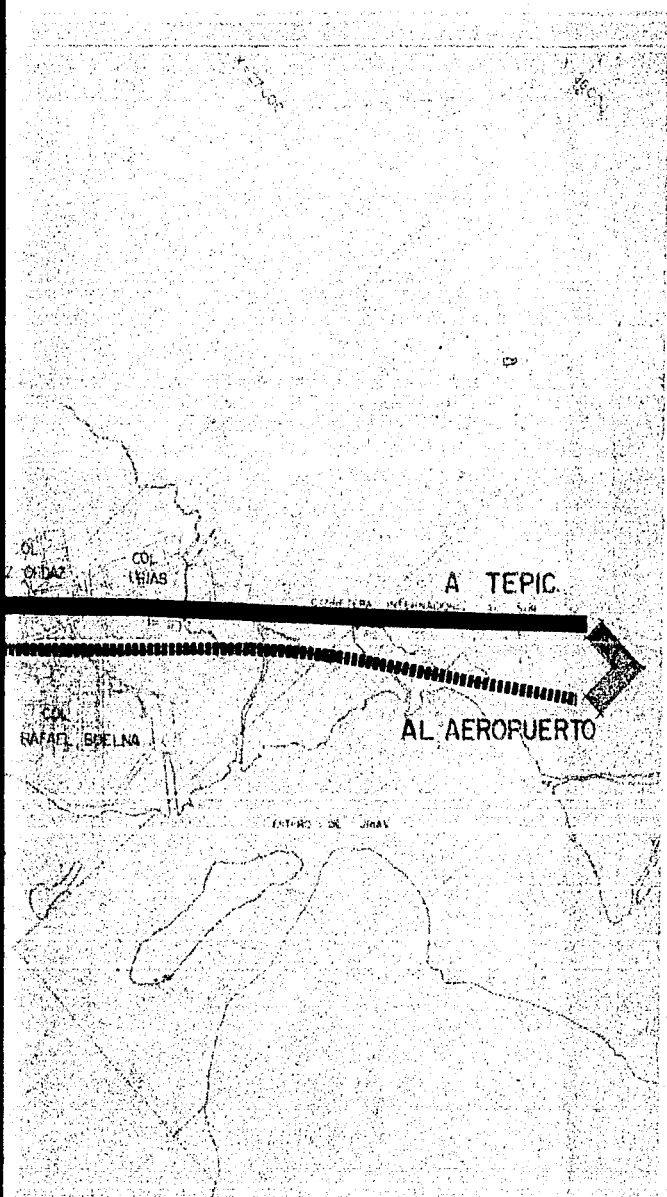
BARRERA FISICA



ZONAS CON DEFICIENCIA  
DE TRANSPORTE

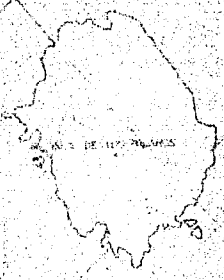


TERMINAL FERROCARRIL

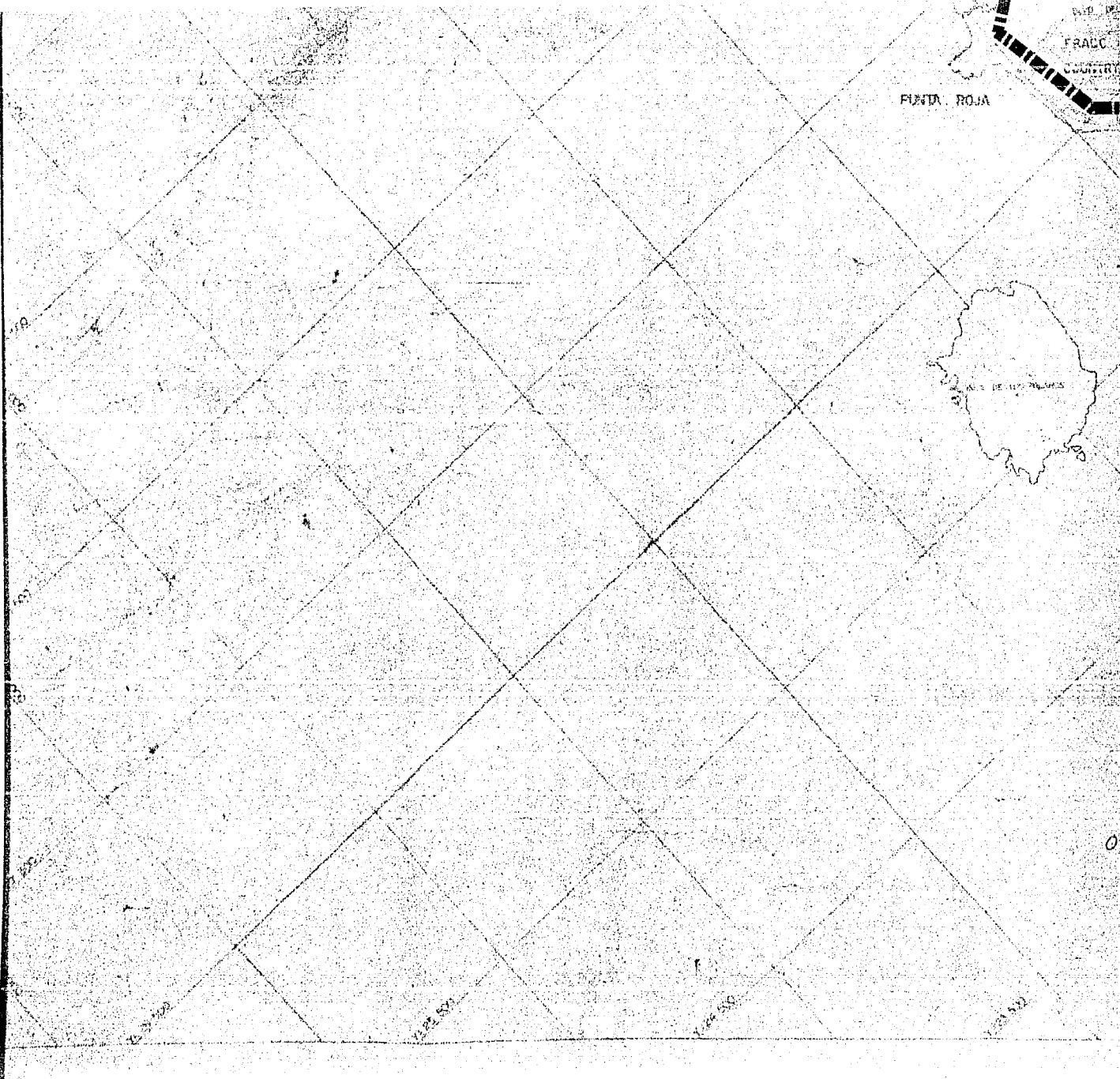


ESTADO DE  
FRACC. DE  
CANTON

FINCA ROJA



FINCA DE LOS PALMES



12345

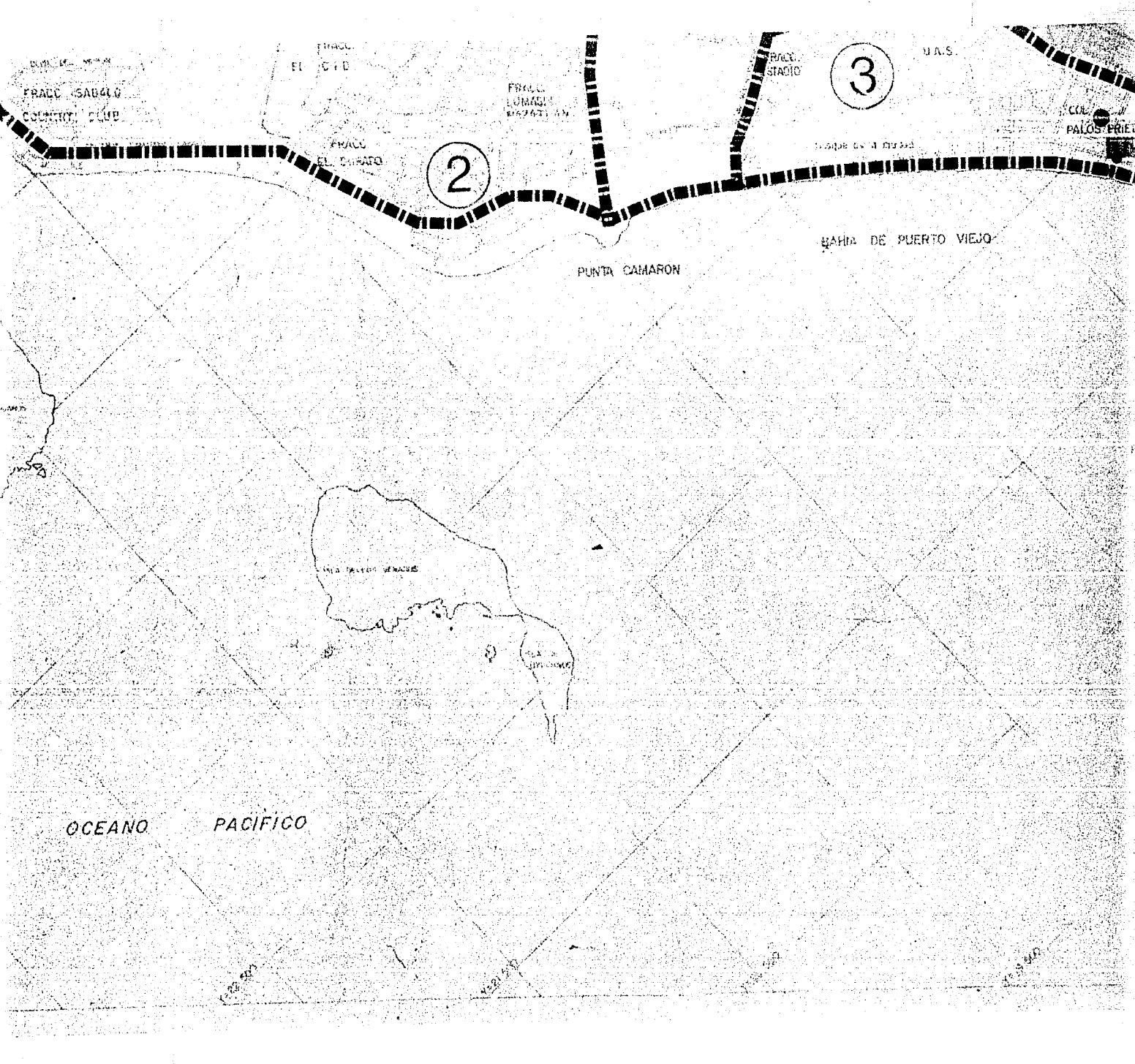
12345

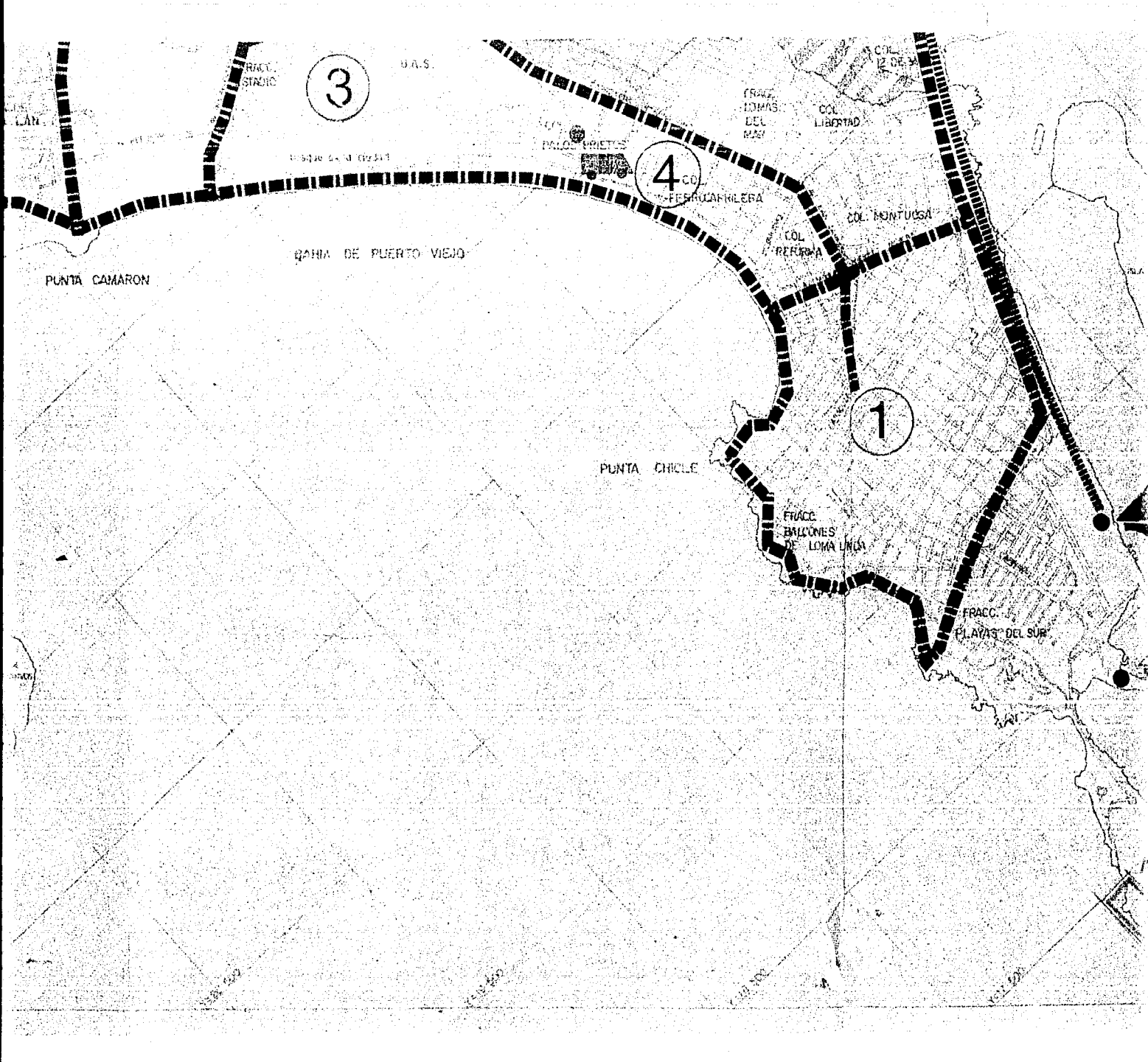
12345

12345

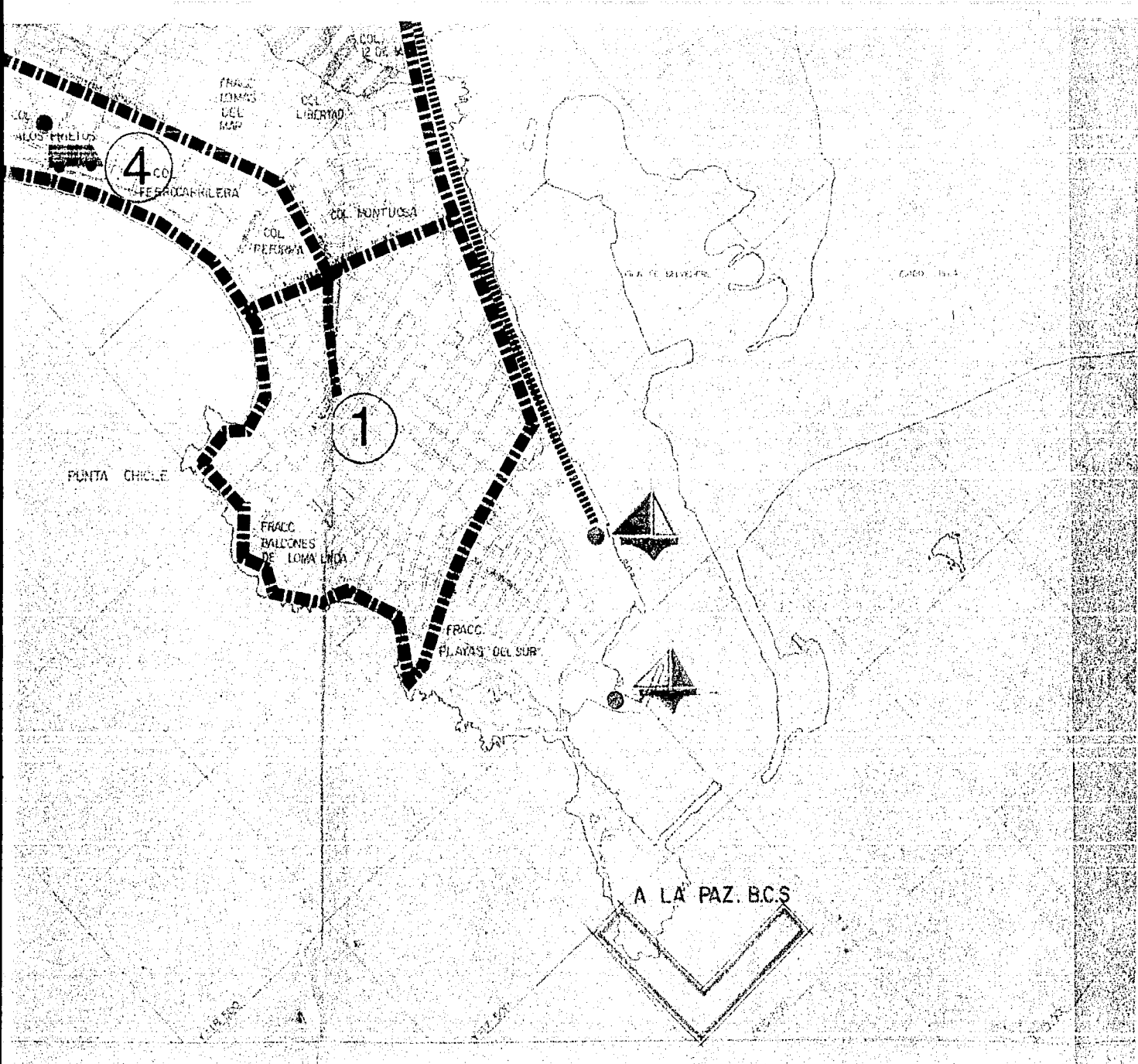
00





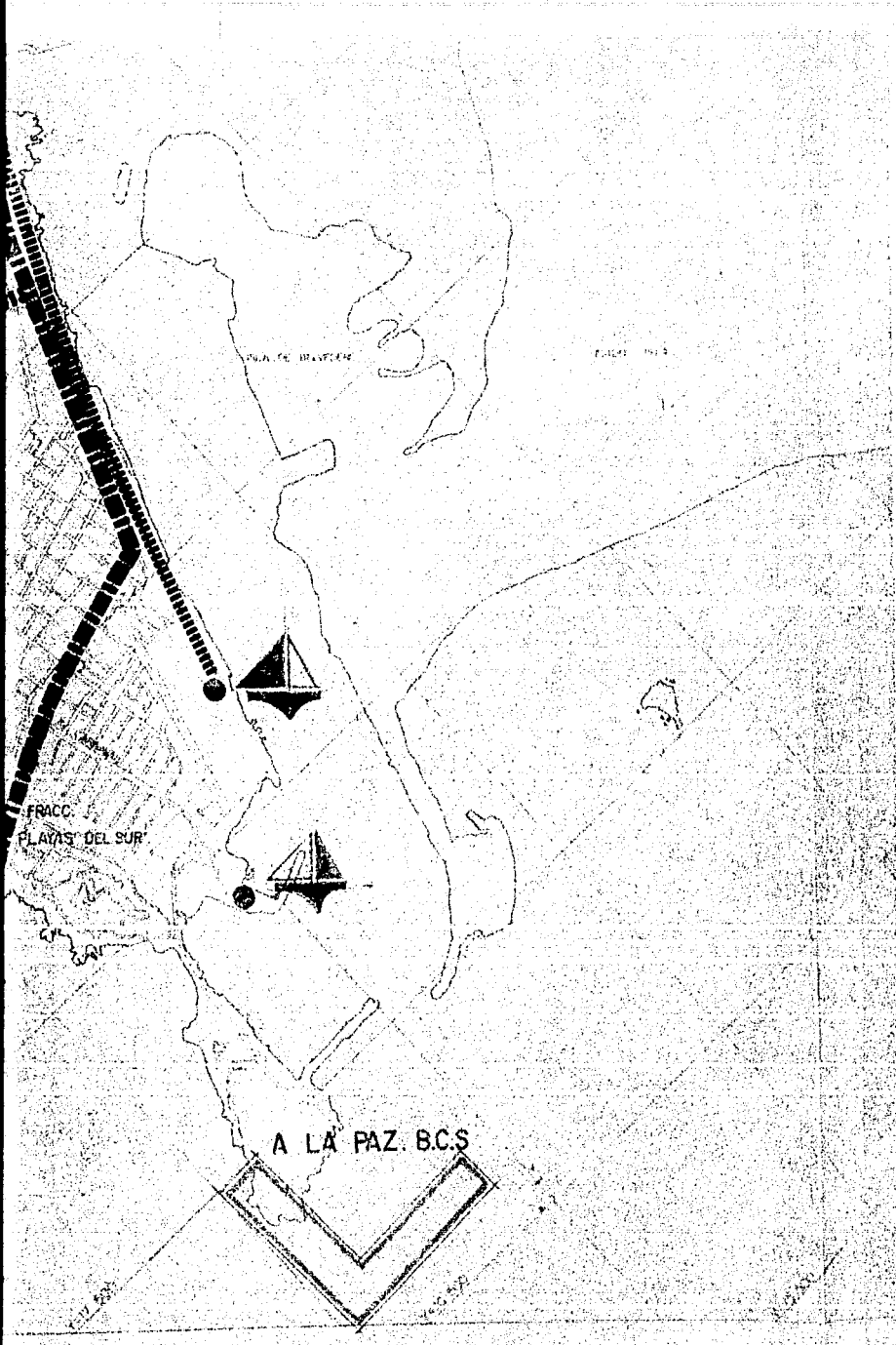






A vertical sidebar on the right side of the page, containing several rectangular buttons or labels:

- A button with the letter 'A'.
- A button with the letters 'GU'.
- A button with a small icon and some illegible text.



TERMINAL AUTOBUSES



TERMINAL PORTUARIA



TERMINAL DE TRANSBORDADOR.



SECTORES DE MAYOR ATRACCION DE VIAJES

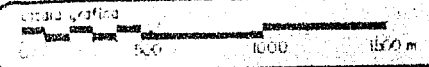
TITULO

ACCESIBILIDAD

REALIZO

GUADALUPE PEREZ BLANQUET

FECHA





TERMINAL AUTOBUSES.



TERMINAL PORTUARIA



TERMINAL DE TRANS-  
BORDADOR.

①

SECTORES DE MAYOR  
ATRACCION DE VIAJES

TITULO

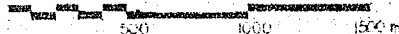
ACCESIBILIDAD

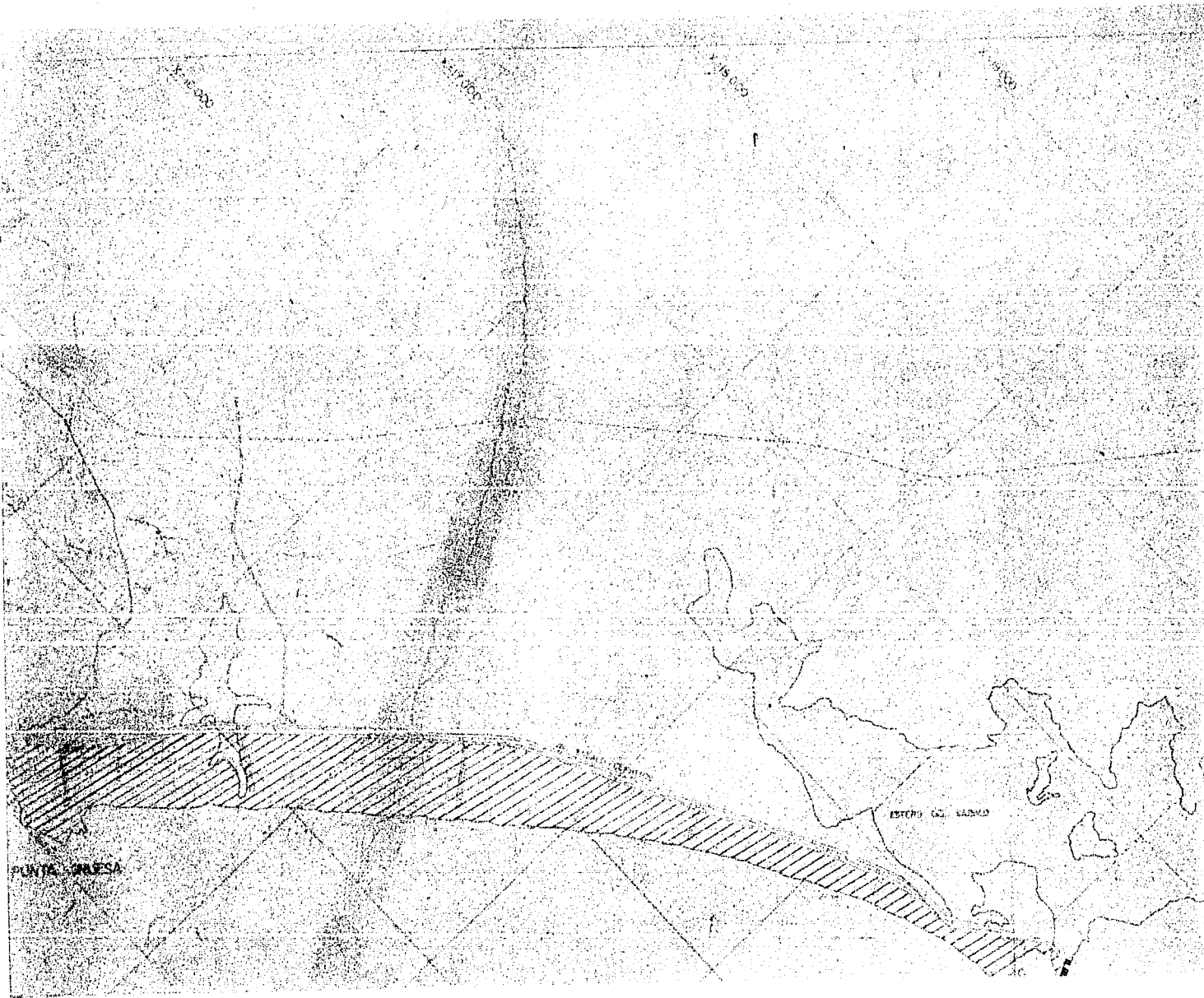
REALIZO

GUADALUPE PEREZ BLANQUET

FECHA

escala grafica





ESTERIO DEL BARRIO

ESTERIO DEL BARRIO

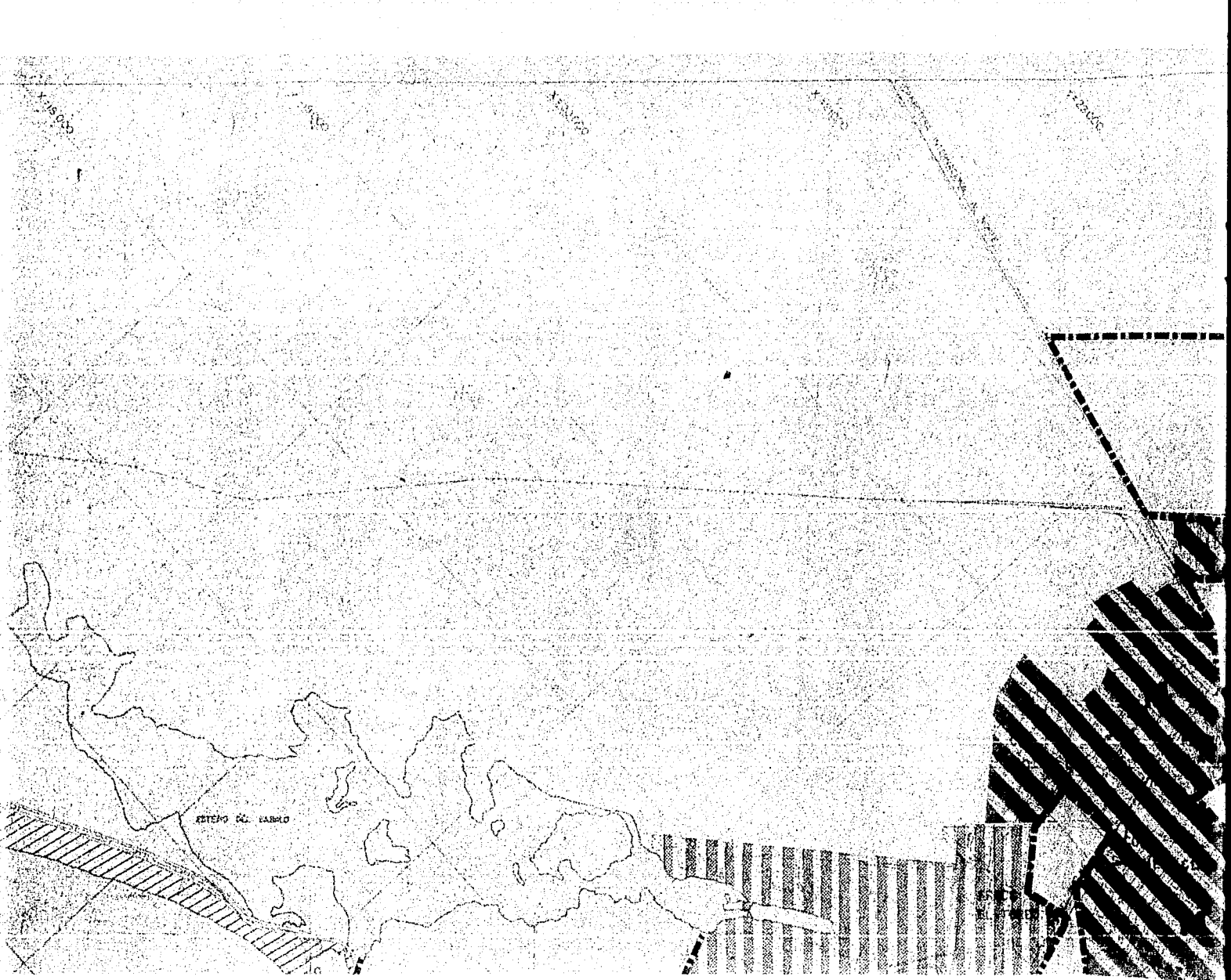
ESTERIO DEL BARRIO

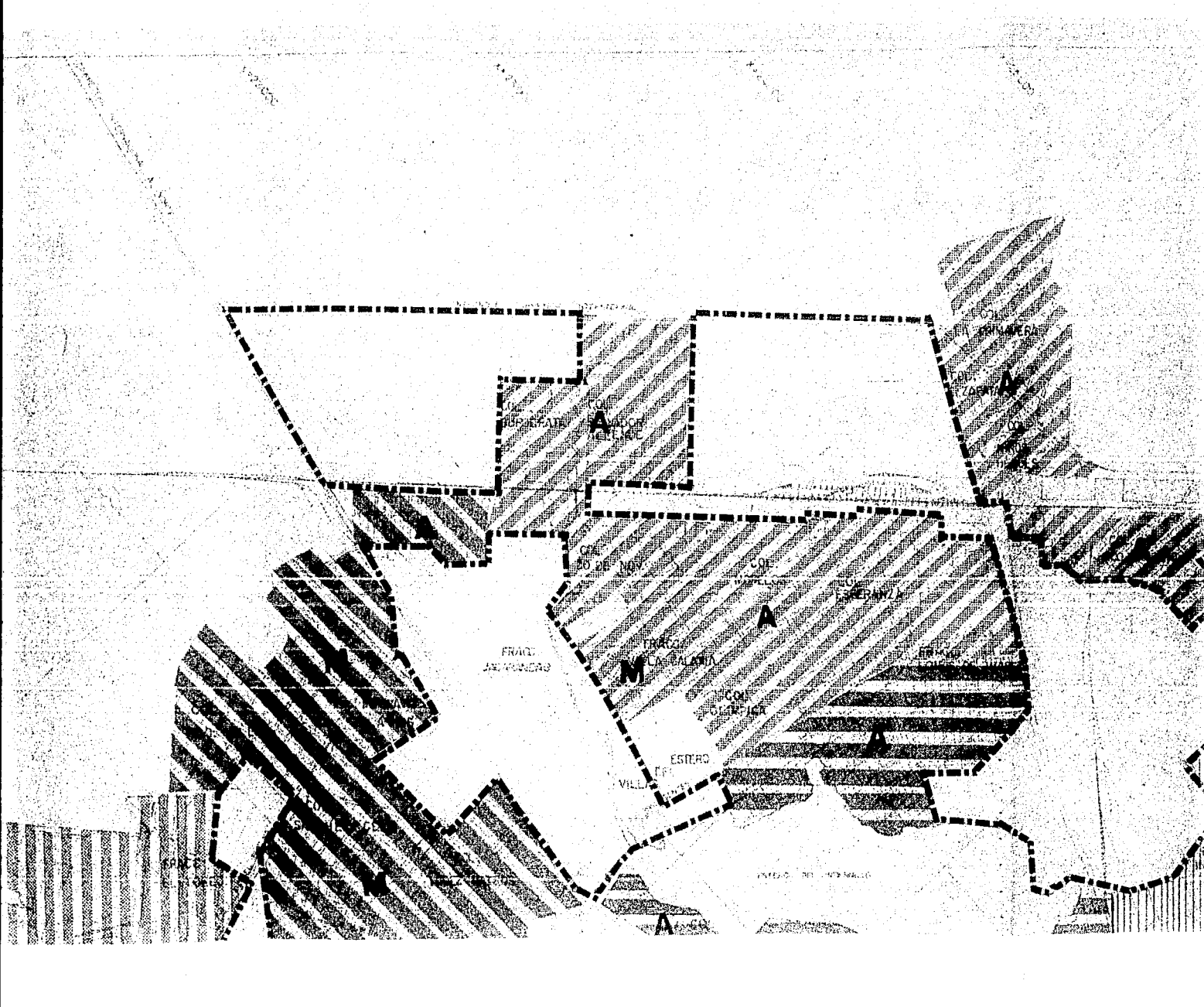
ESTERIO DEL BARRIO

PUNTA GIBRALTAR

ESTERIO DEL BARRIO

ESTERIO DEL BARRIO





FRANCIS J. ...

A

ESTERD ...

A

FRANCIS J. ...

M

A

ESTERD ...

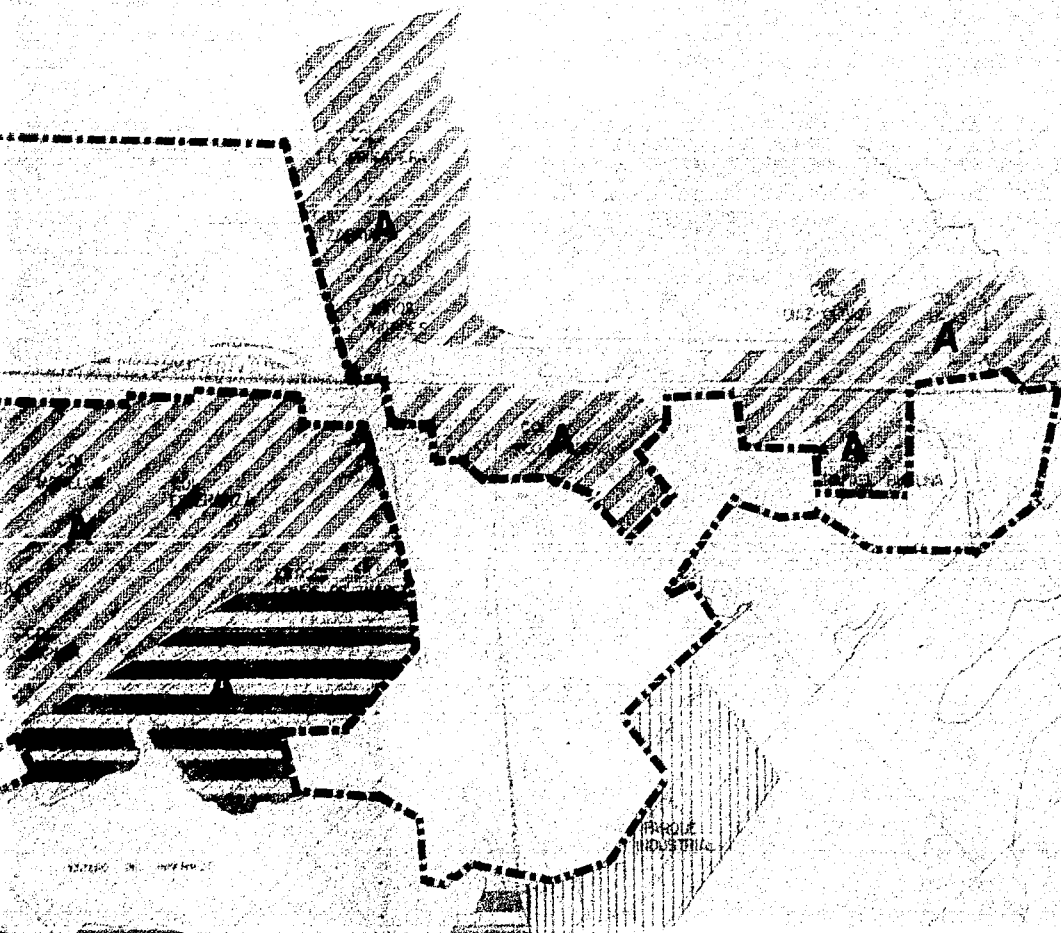
A

VILL ...

A

ESTERD ...

ESTERD ...



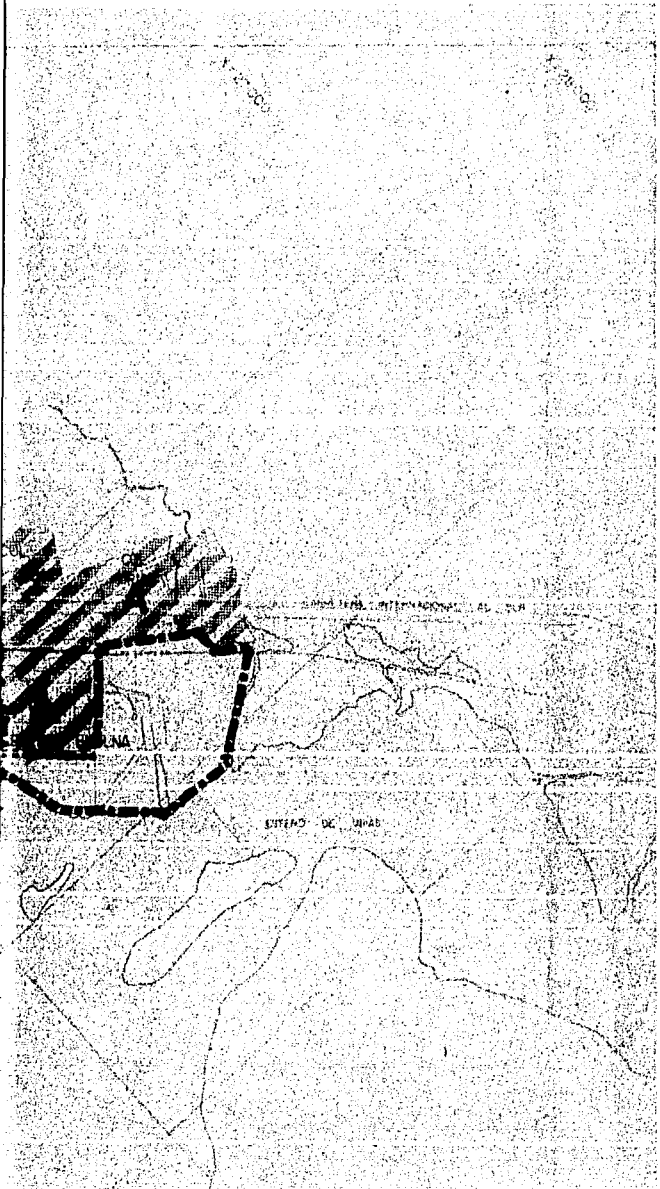
157220 01 1978

INDUSTRIAL

CALLE

CALLE

CALLE



**U . N . A . M.**  
 FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
 colegio de geografía

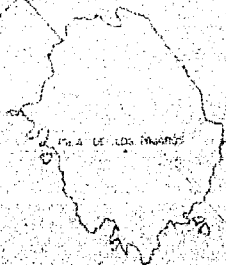
simbología

|  |           |
|--|-----------|
|  | RANGO I   |
|  | RANGO II  |
|  | RANGO III |
|  | RANGO IV  |
|  | RANGO V   |
|  | RANGO VI  |
|  | RANGO VII |

E  
 U  
 L  
 U



PISTA DOUA



OCEANO

PUNTA TONDA

B

B

B

PUNTA CAMARON

ISLA DE LOS TAJANOS

ISLA DE LOS VENADOS

ISLA DE LOS CINCU

OCEANO PACIFICO

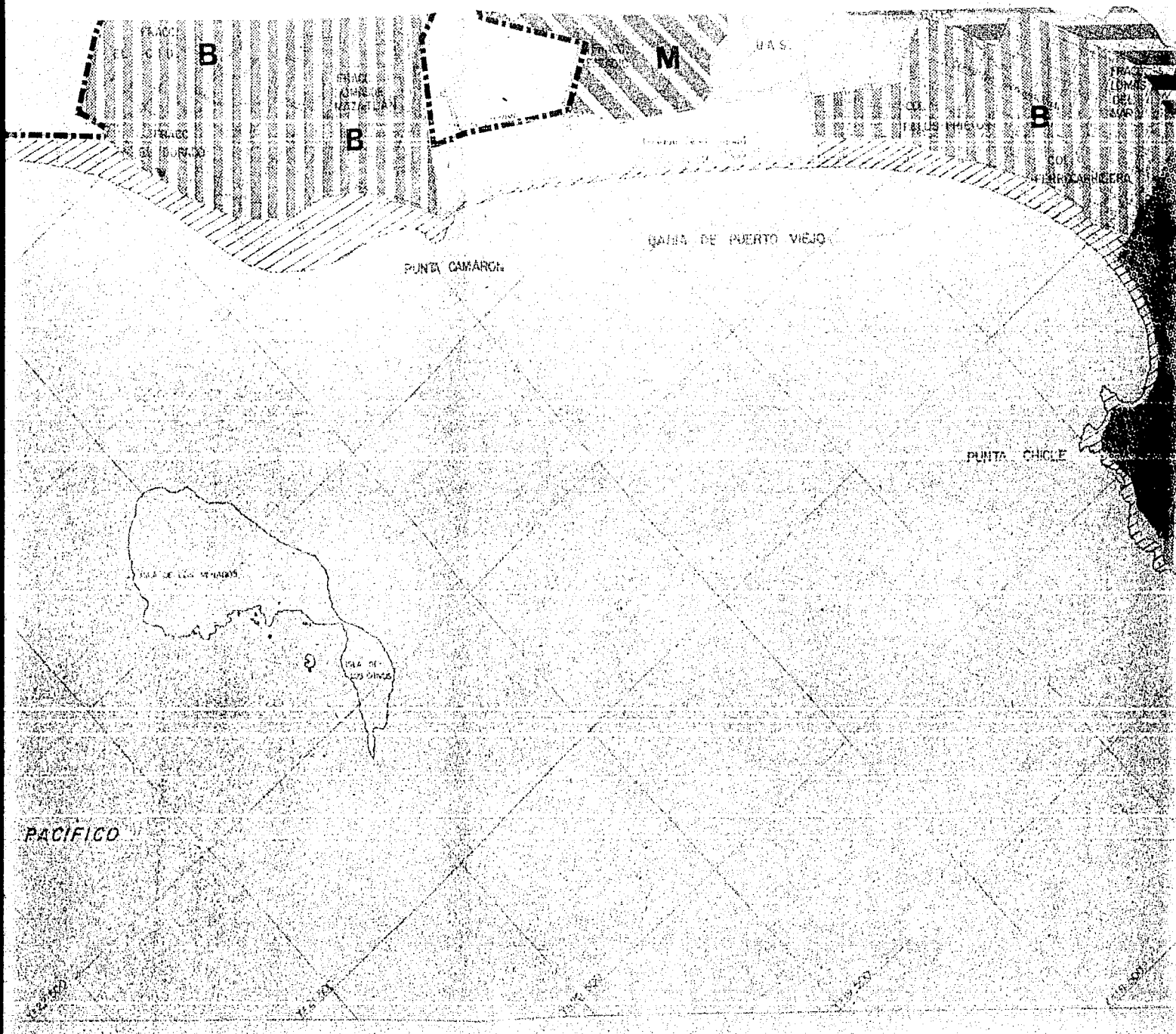
150° 10'

150° 20'

150° 30'

150° 40'

150° 50'



FRAC. C. U.  
FRAC. B.  
FRAC. B.

B

B

M

E

FRAC. C. U.  
FRAC. B.

FRAC. C. U.  
FRAC. B.

PUNTA CAMARON

BAHIA DE PUERTO VIEJO

PUNTA CHICLE

LAGO DE LOS MARIAS

LAGO DE LOS GIGANTES

PACIFICO



RANGO V

BALDIOS

DENSIDAD

A

alta

M

media

B

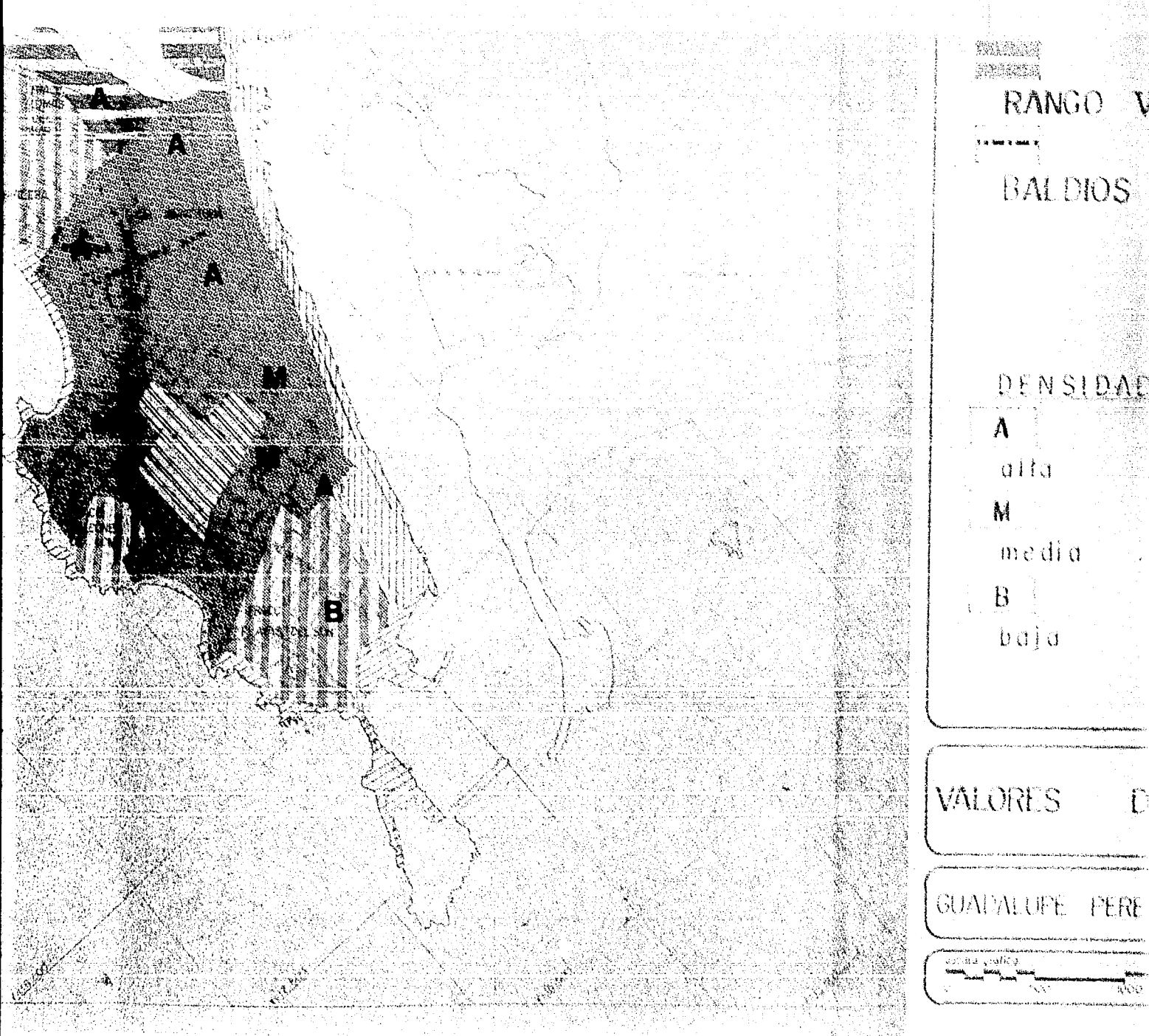
baja

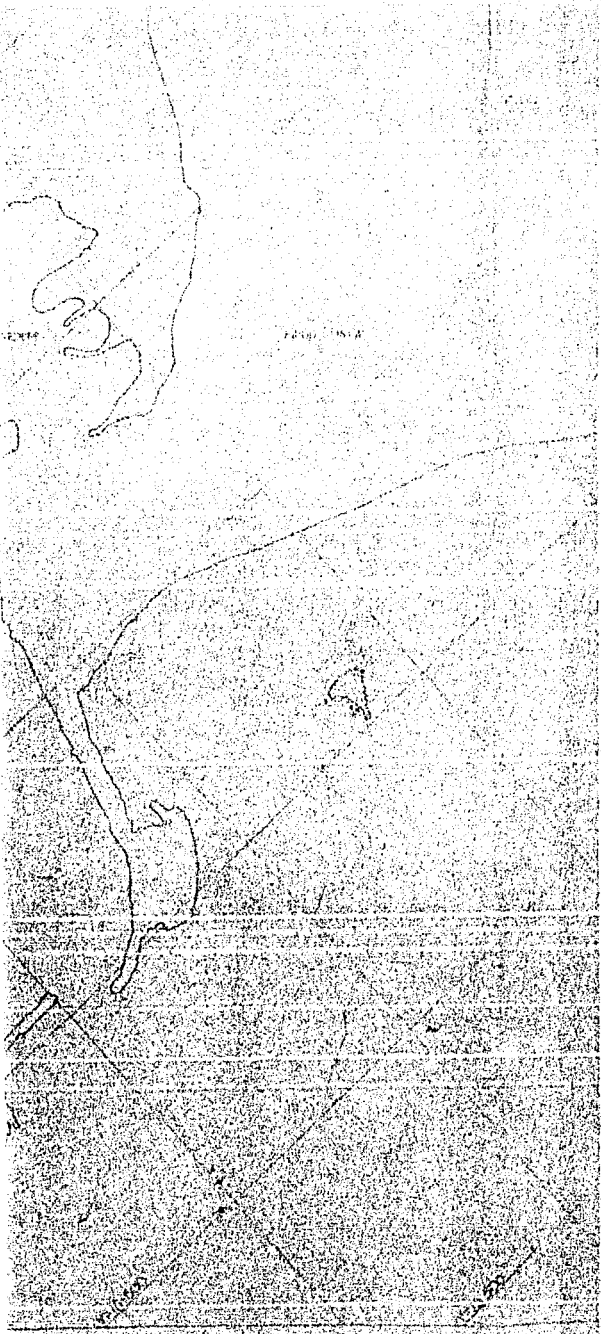
VALORES

GUADALUPE PERE

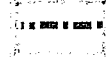
escala grafica

0 100 200





RANGO VIII



BALDIOS

DENSIDADES

A

alta

M

media

B

baja

TITULO

VALORES DEL SUELO

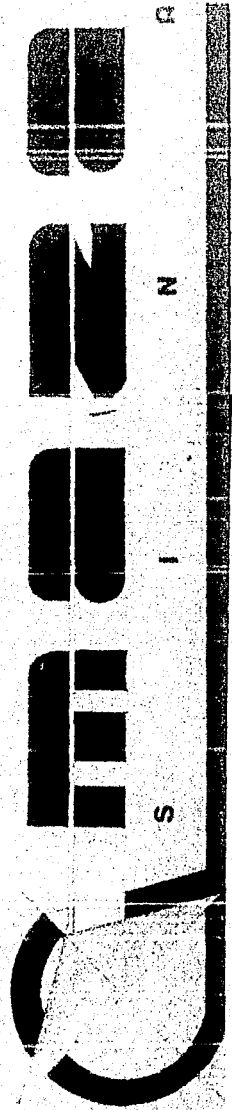
REALIZO

GUADALUPE PEREZ BLANQUET.

escala grafica.

0 500 1000 1500 m.

FECHA



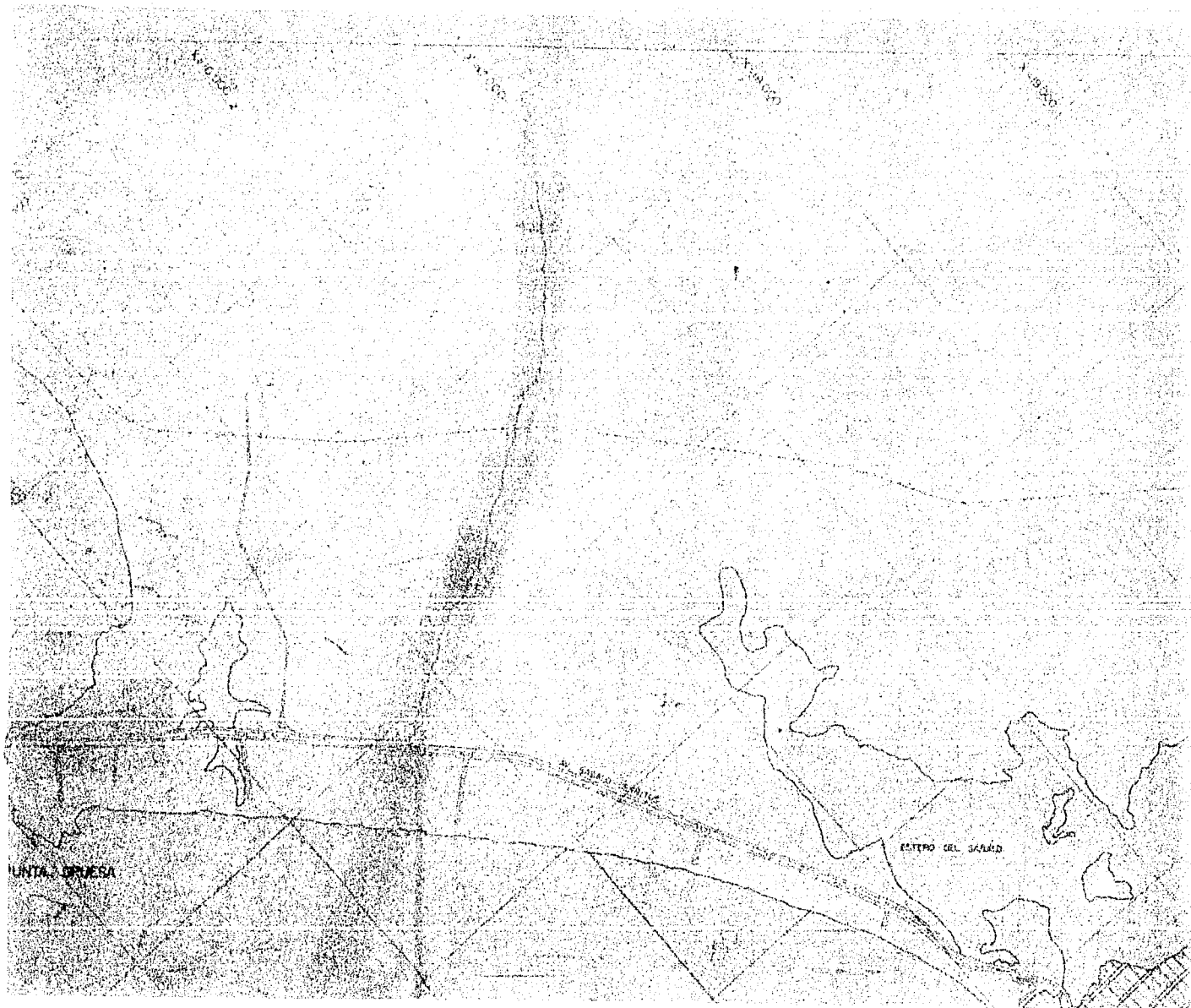
N

N

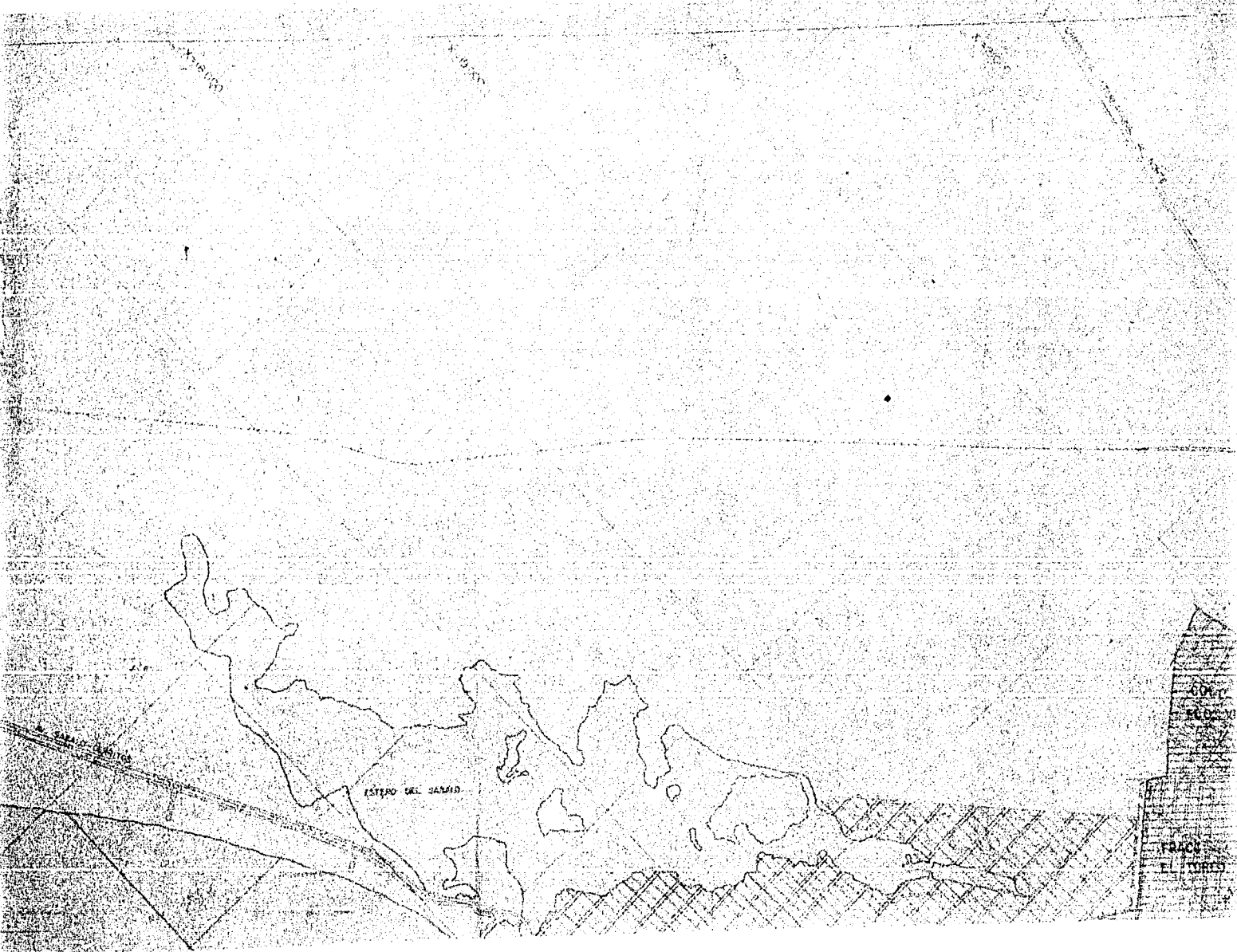
I

S

N



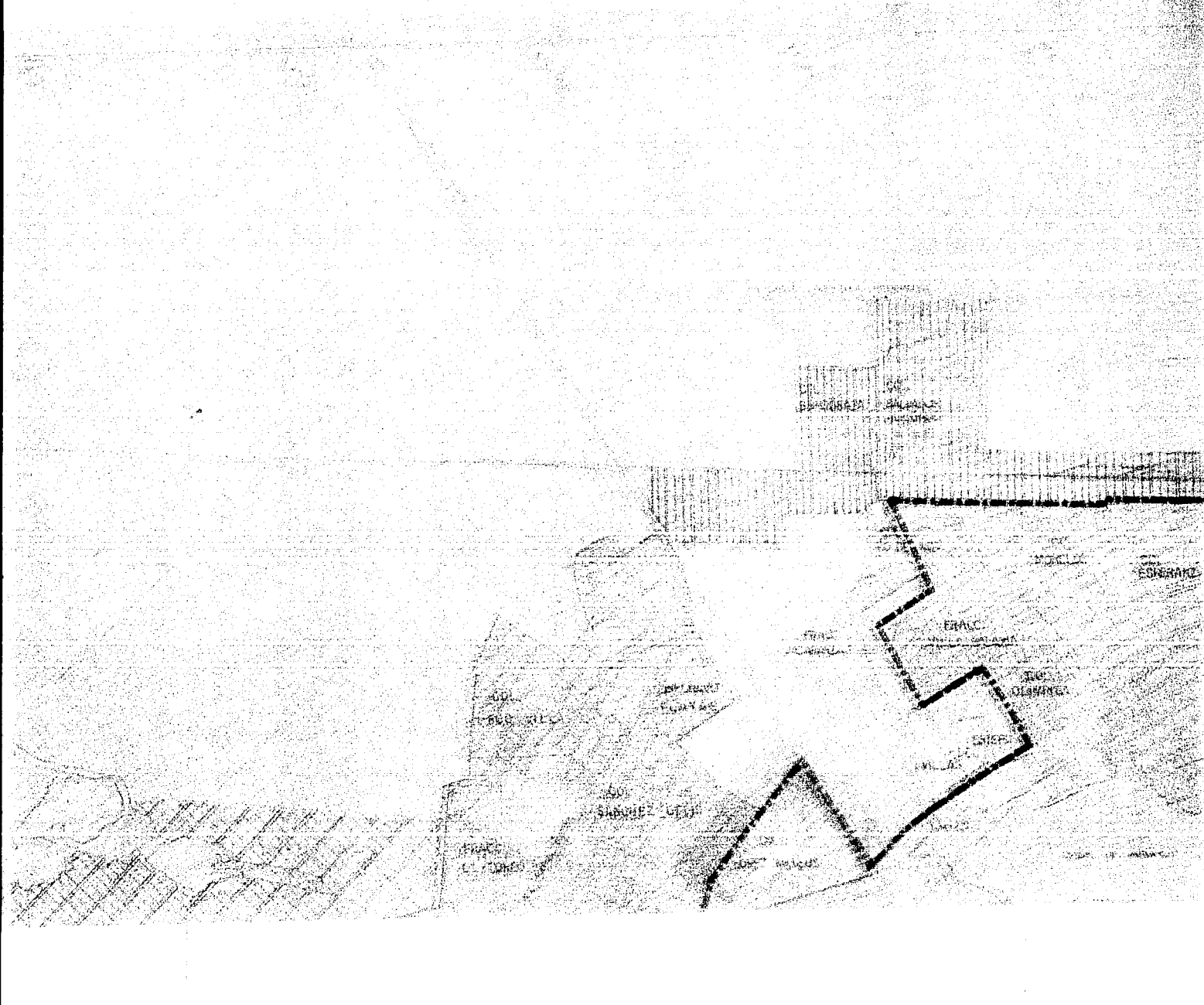




ESTERO DEL JAMID

60  
50  
40  
30  
20  
10  
0  
100  
200  
300  
400  
500  
600  
700  
800  
900  
1000





FRONT VIEW

FRONT VIEW

FRONT VIEW

FRONT VIEW

FRONT VIEW

FRONT VIEW

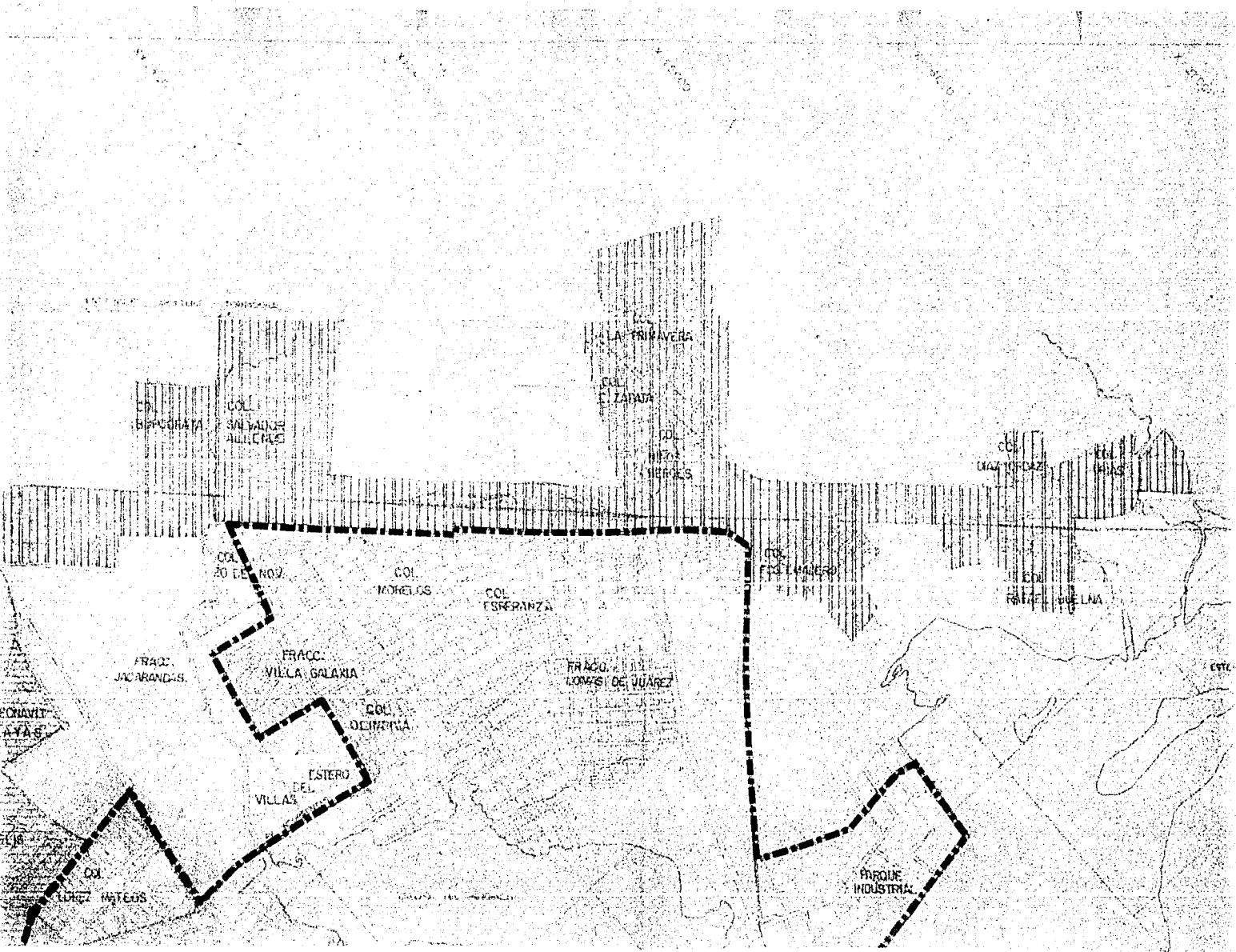
FRONT VIEW

FRONT VIEW

FRONT VIEW

FRONT VIEW

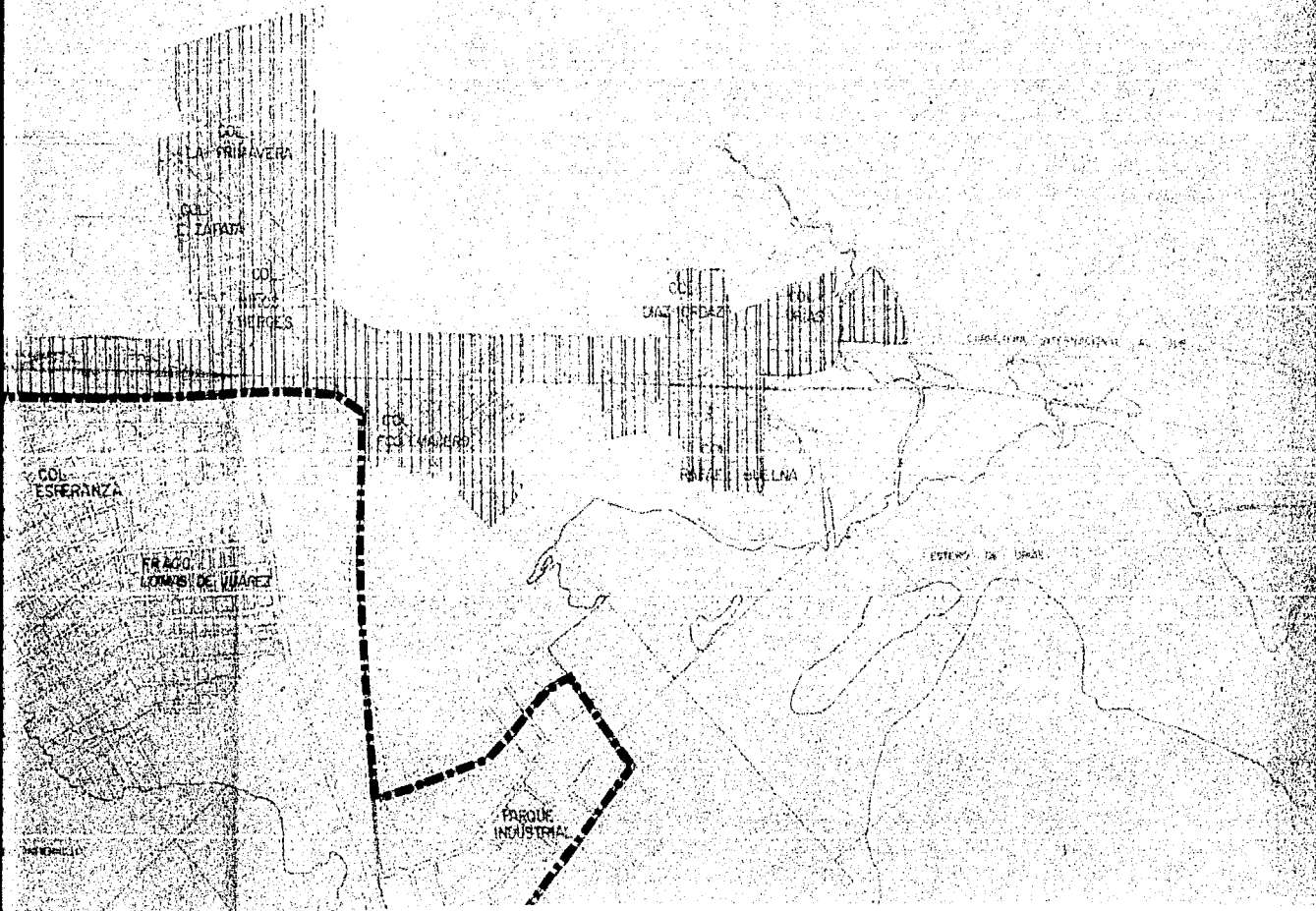
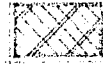
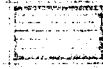
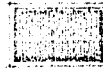
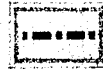
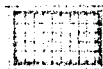
FRONT VIEW



U

FACULTAD

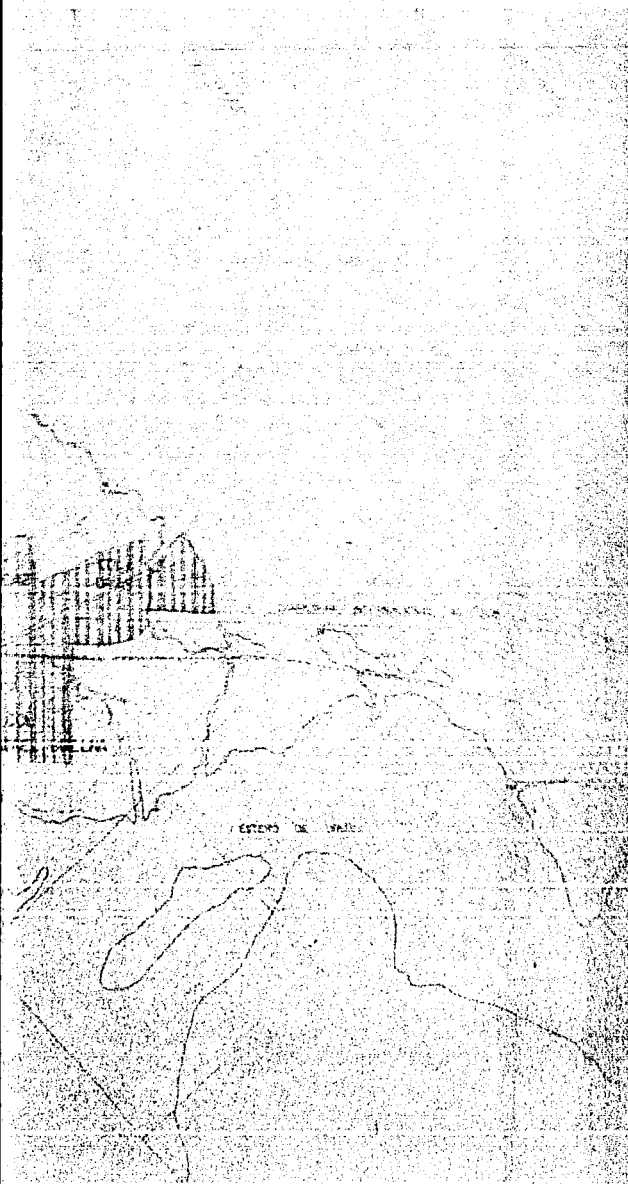
de



U . N . A . M .

FACULTAD DE FÍSICA Y MATEMÁTICAS

CENTRO DE INVESTIGACIONES



1869



1913



1938



1960



1966



1972



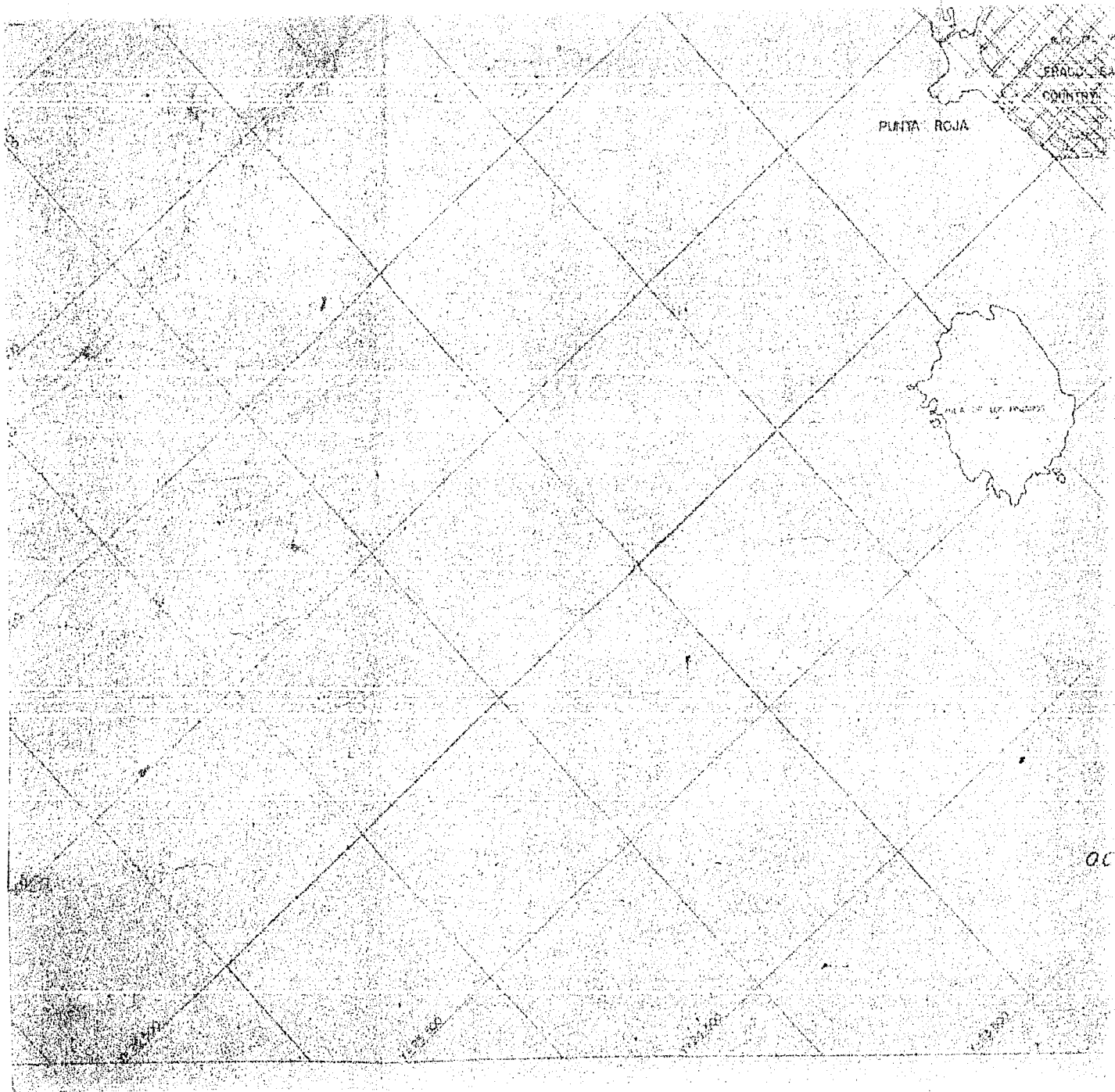
1980

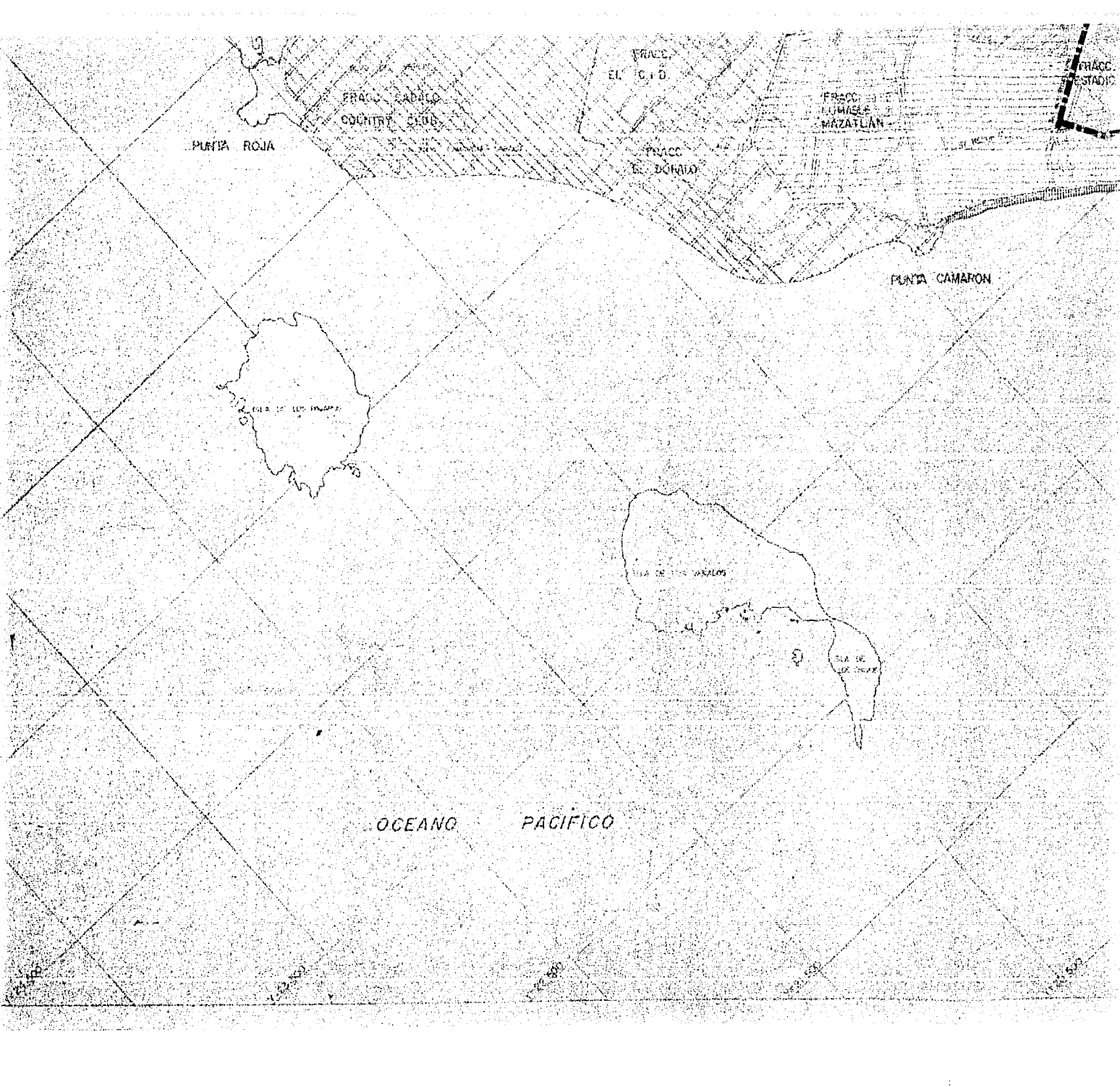
E

O

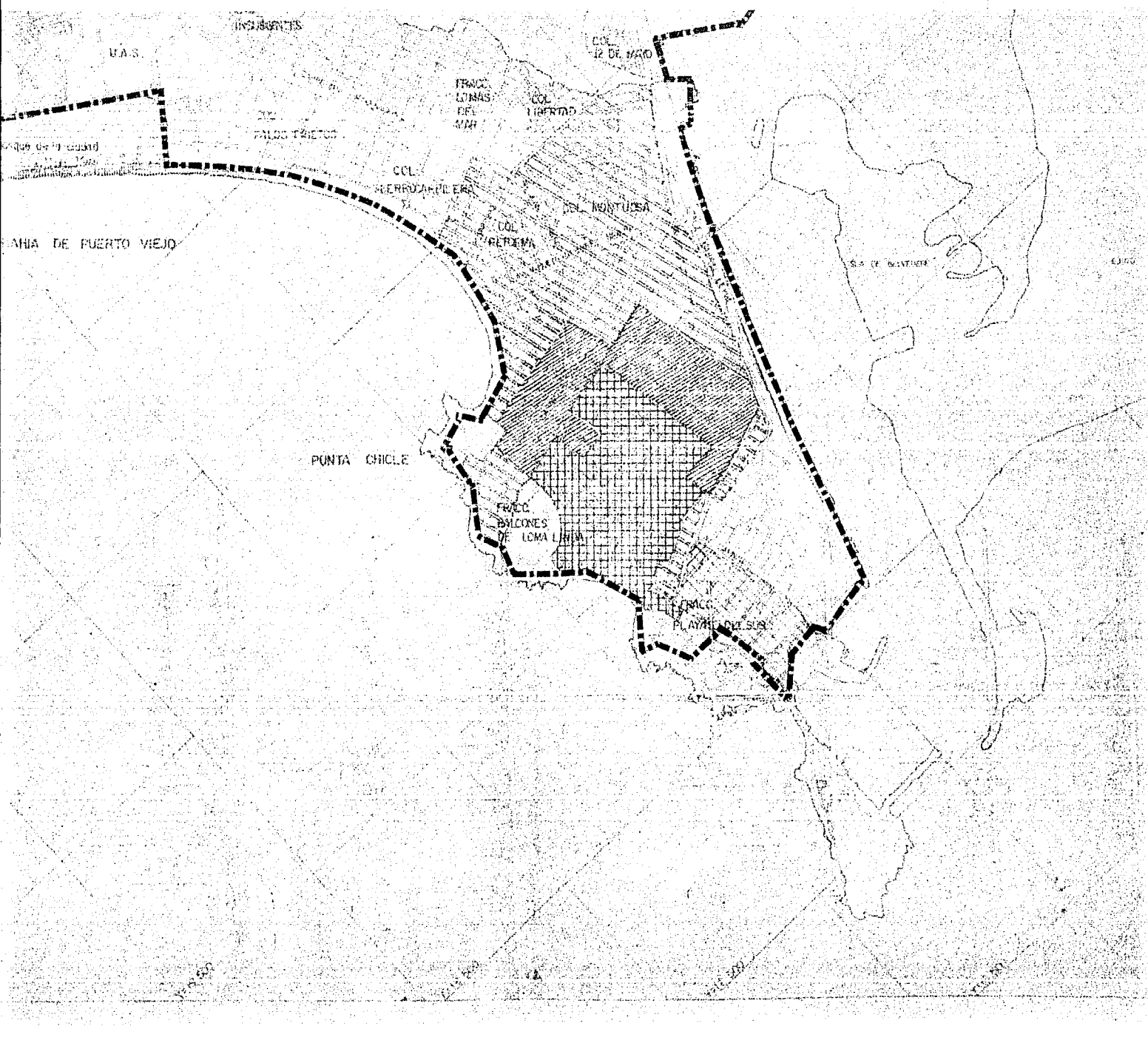
R

R

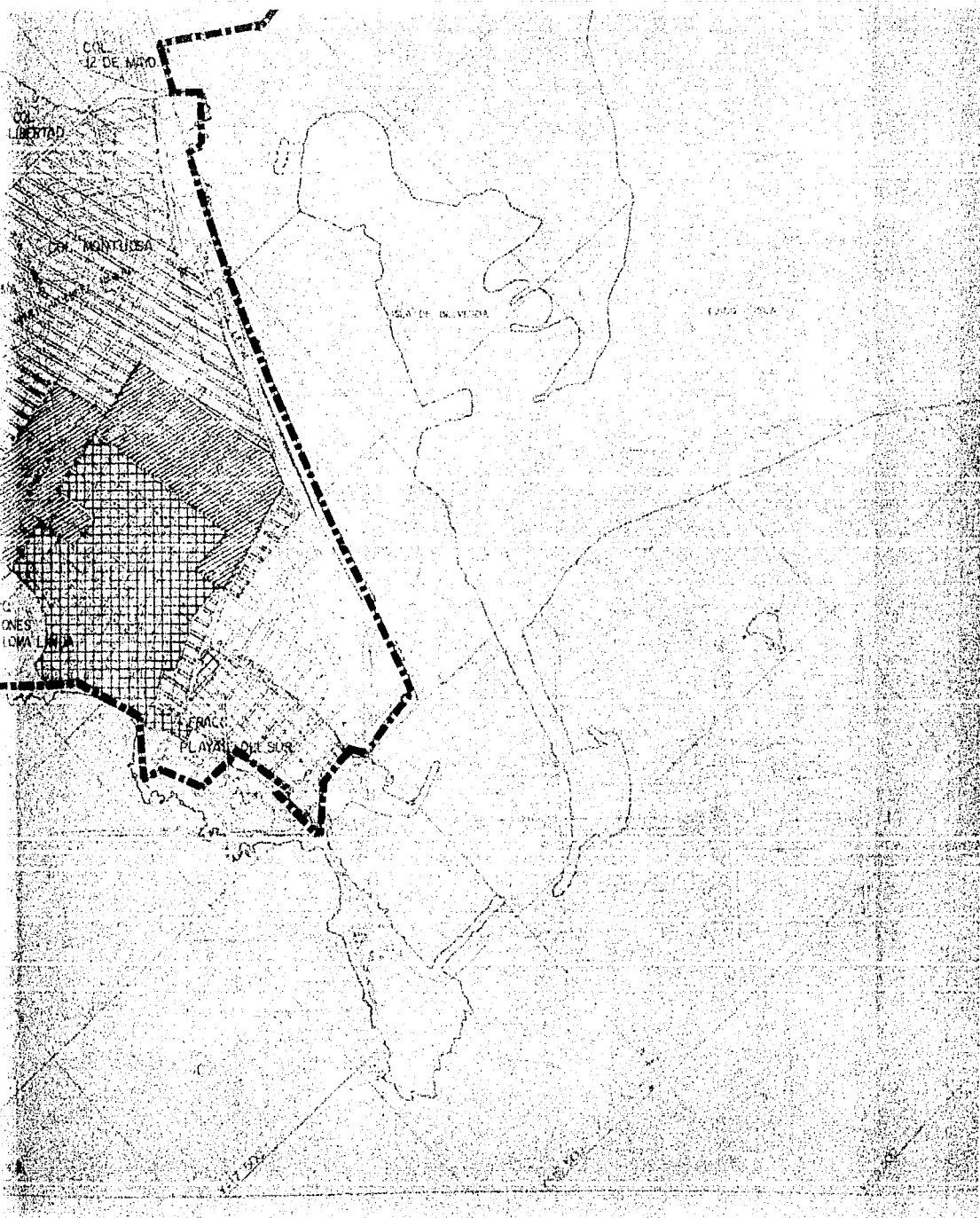








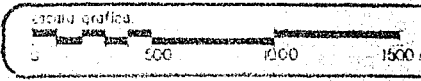


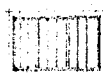


1985

ETAPAS DE CREC

GUADALUPE PEREZ BLA





1985



R



N



I



S



TITULO

ETAPAS DE CRECIMIENTO

REALIZO

GUADALUPE PEREZ BLANQUET.

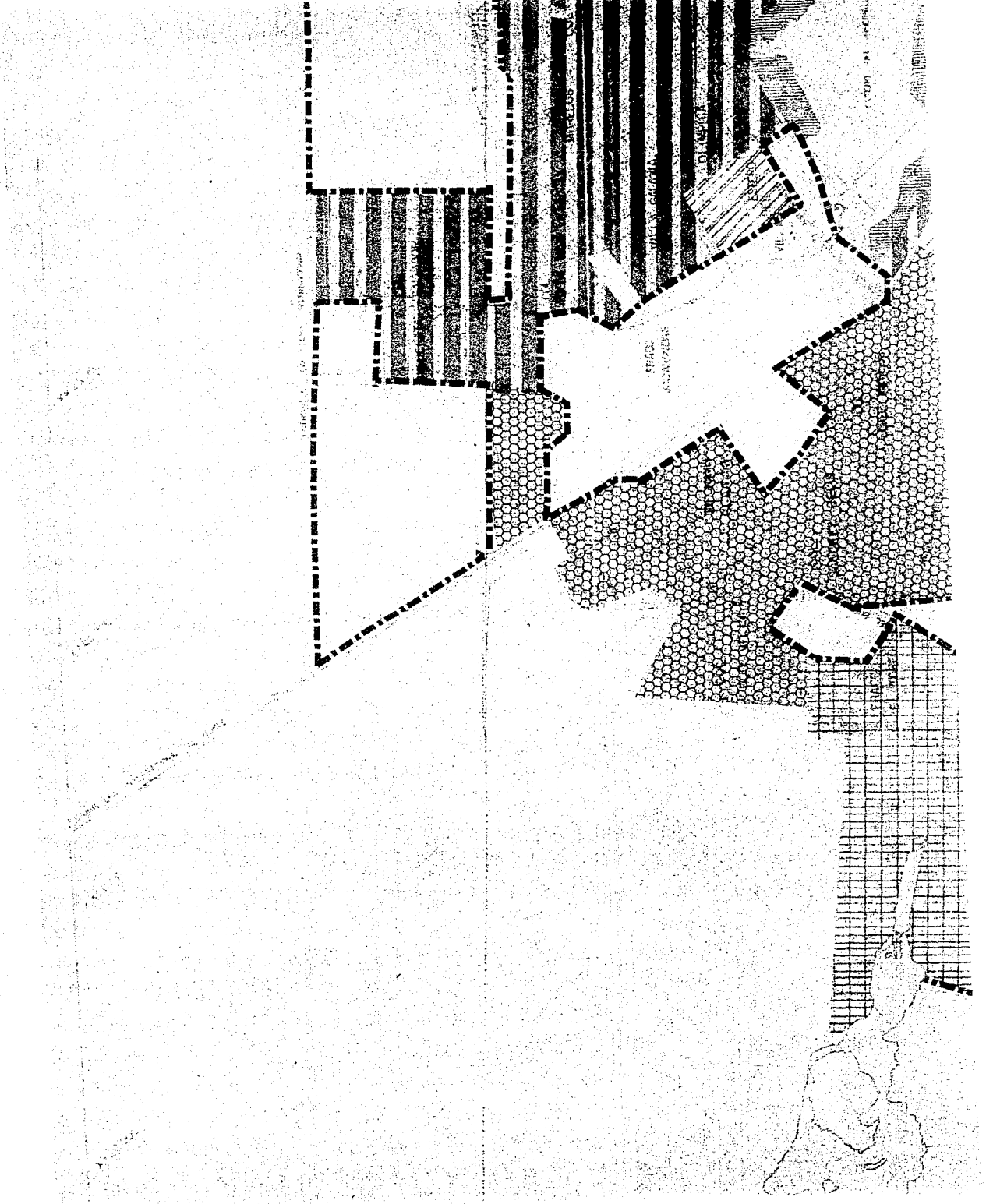
escala grafica

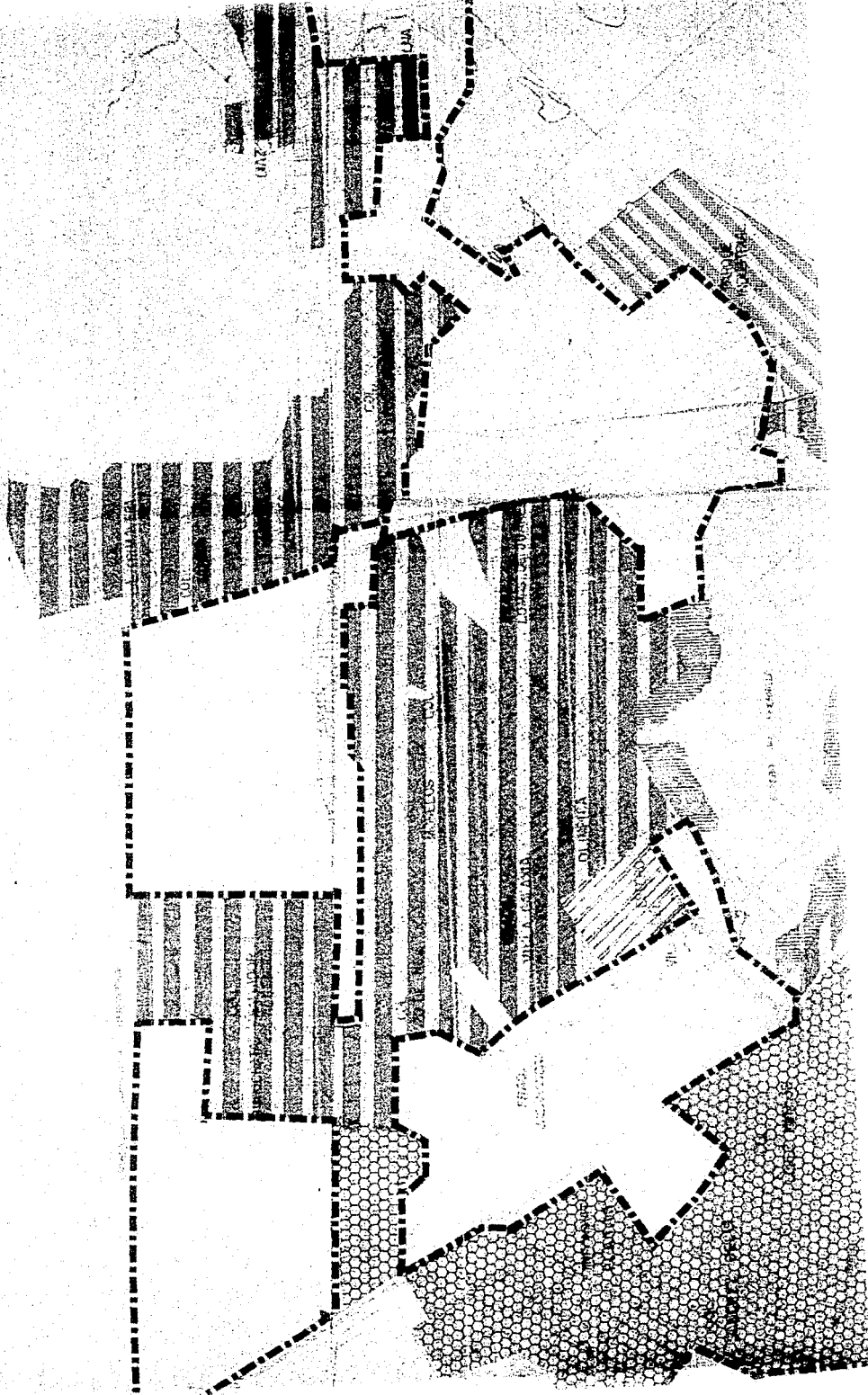
0 500 1000 1500 m

FECHA









U

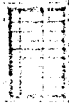
FACULTAD  
colegi



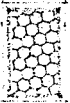
USO CO



USO HABITACIONES



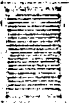
RESIDE



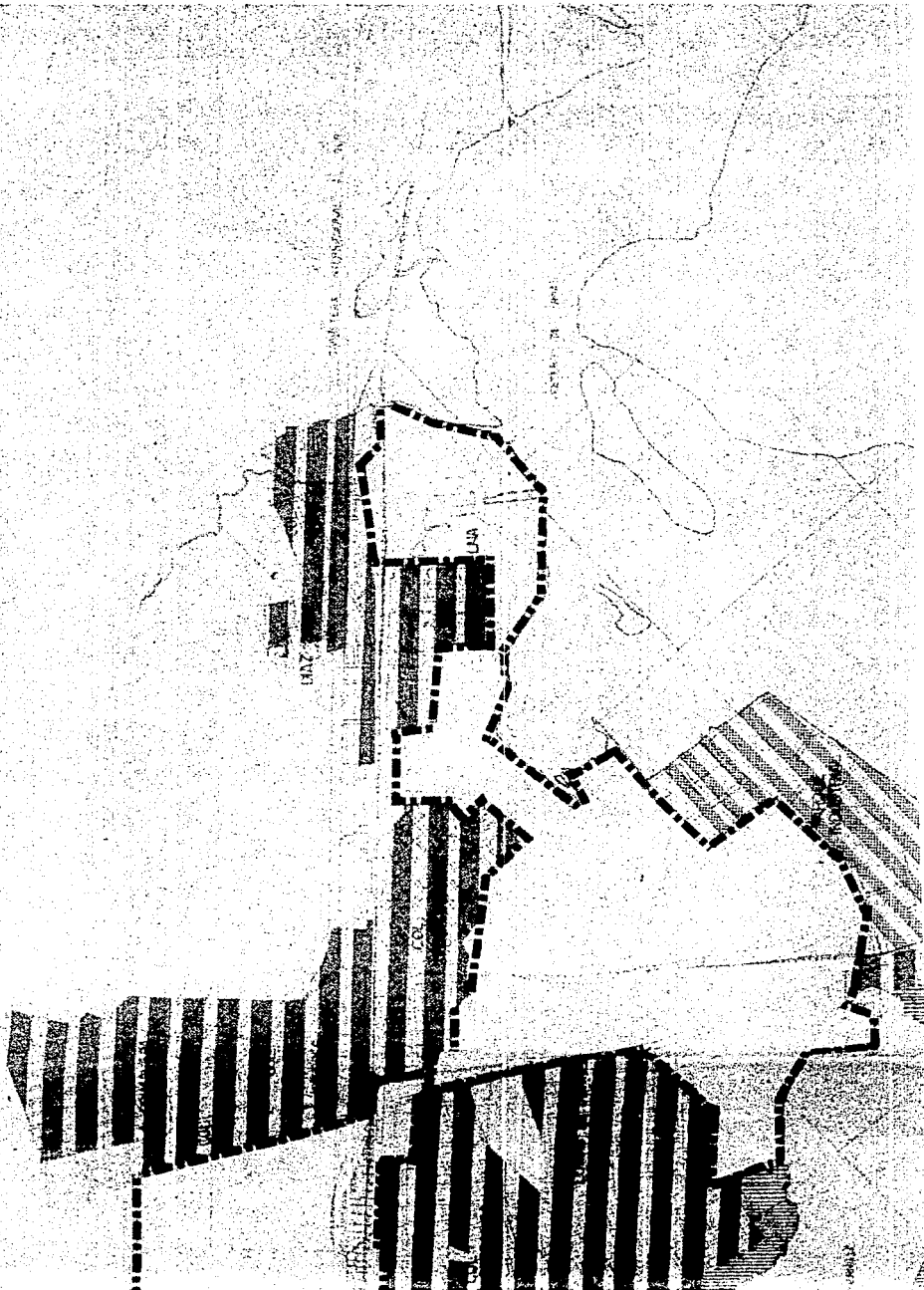
RESIDE



HABITACIONES



HABITACIONES

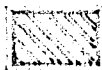


U . N . A . M.

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

colegio de geografía

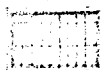
simbología



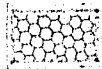
USO COMERCIAL



USO HABITACIONAL POPU  
LAR. CONSIDERADO EL ANTIGUO  
CASCO DE LA CIUDAD.



RESIDENCIAL DE 1ª



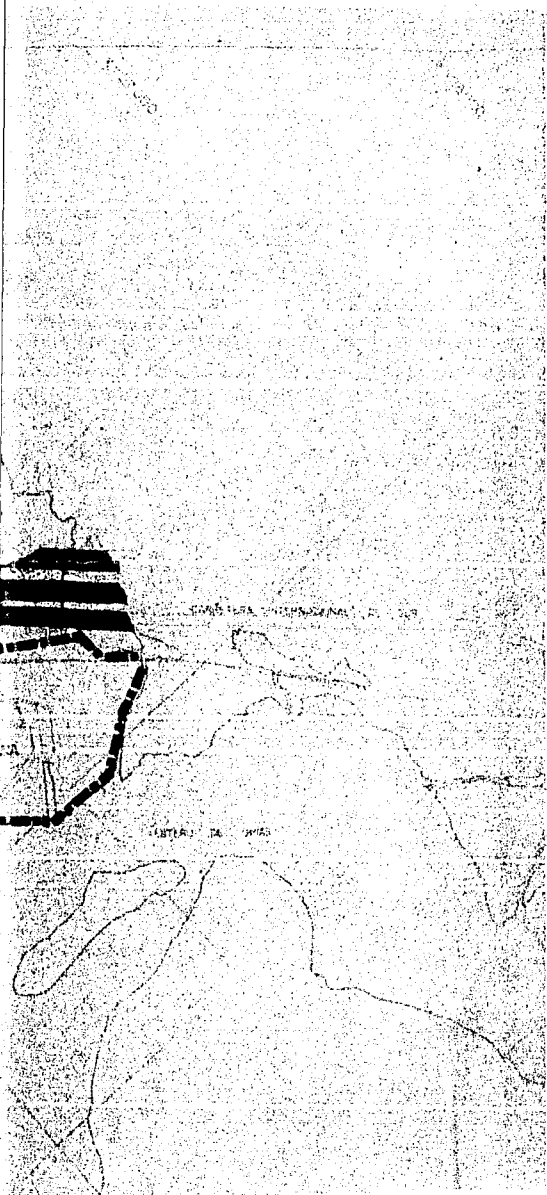
RESIDENCIAL DE 2ª



HABITACIONAL POPULAR



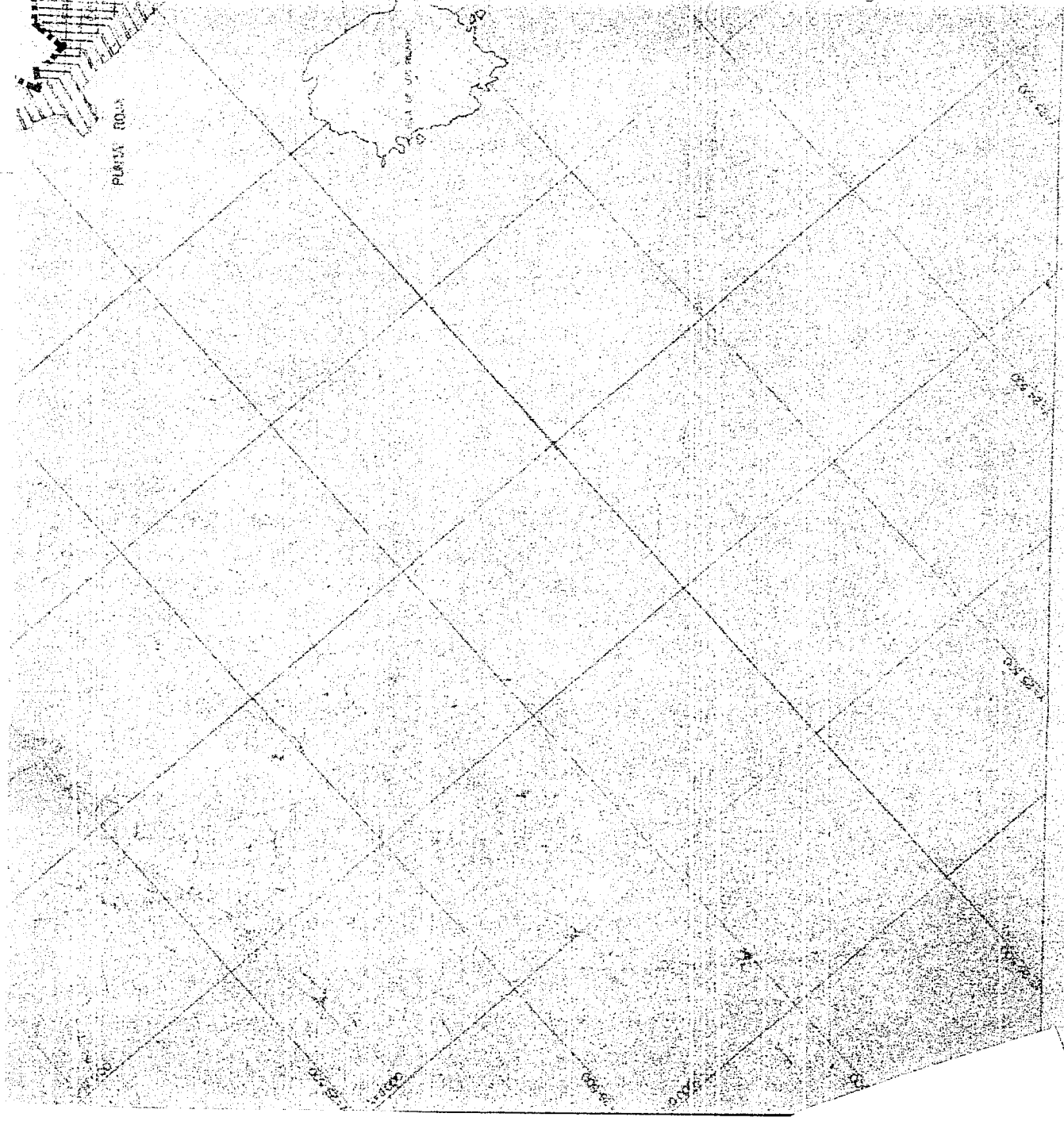
HABITACIONAL PRECARIA







PLAINS ROAD



00000

00000

00000

00000

00000

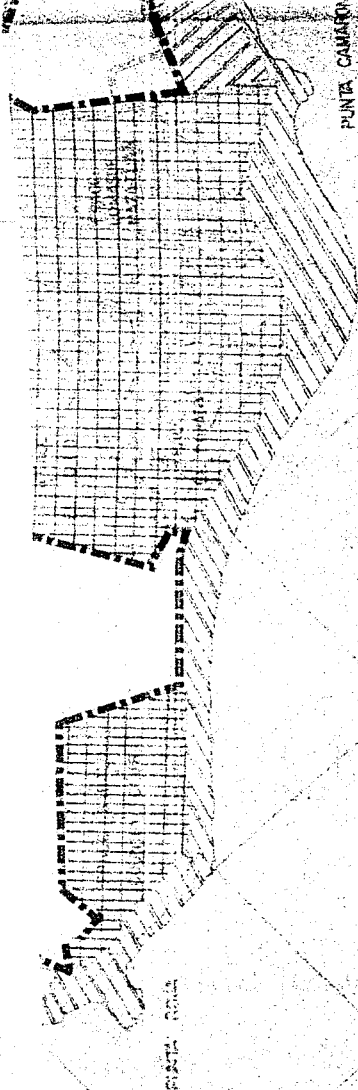
00000

00000

00000

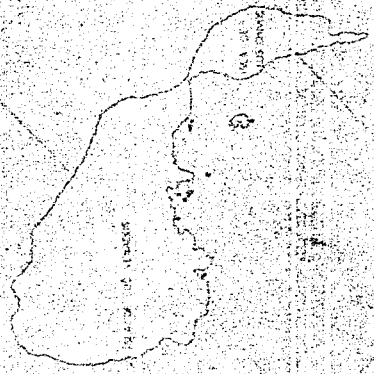
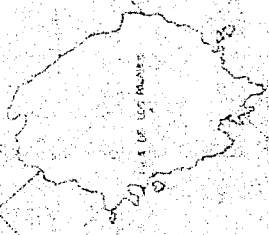
00000

00000

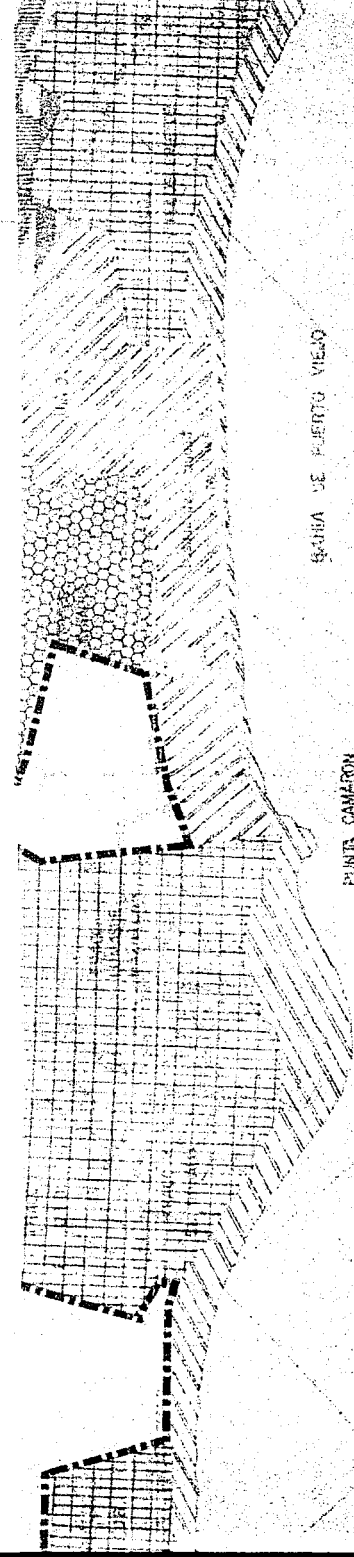


PUNTA CAMARON

PUNTA BOLA



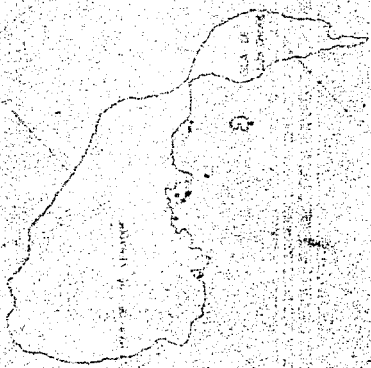
OCEANO PACIFICO



BOHIA DE PUERTO VIEJO

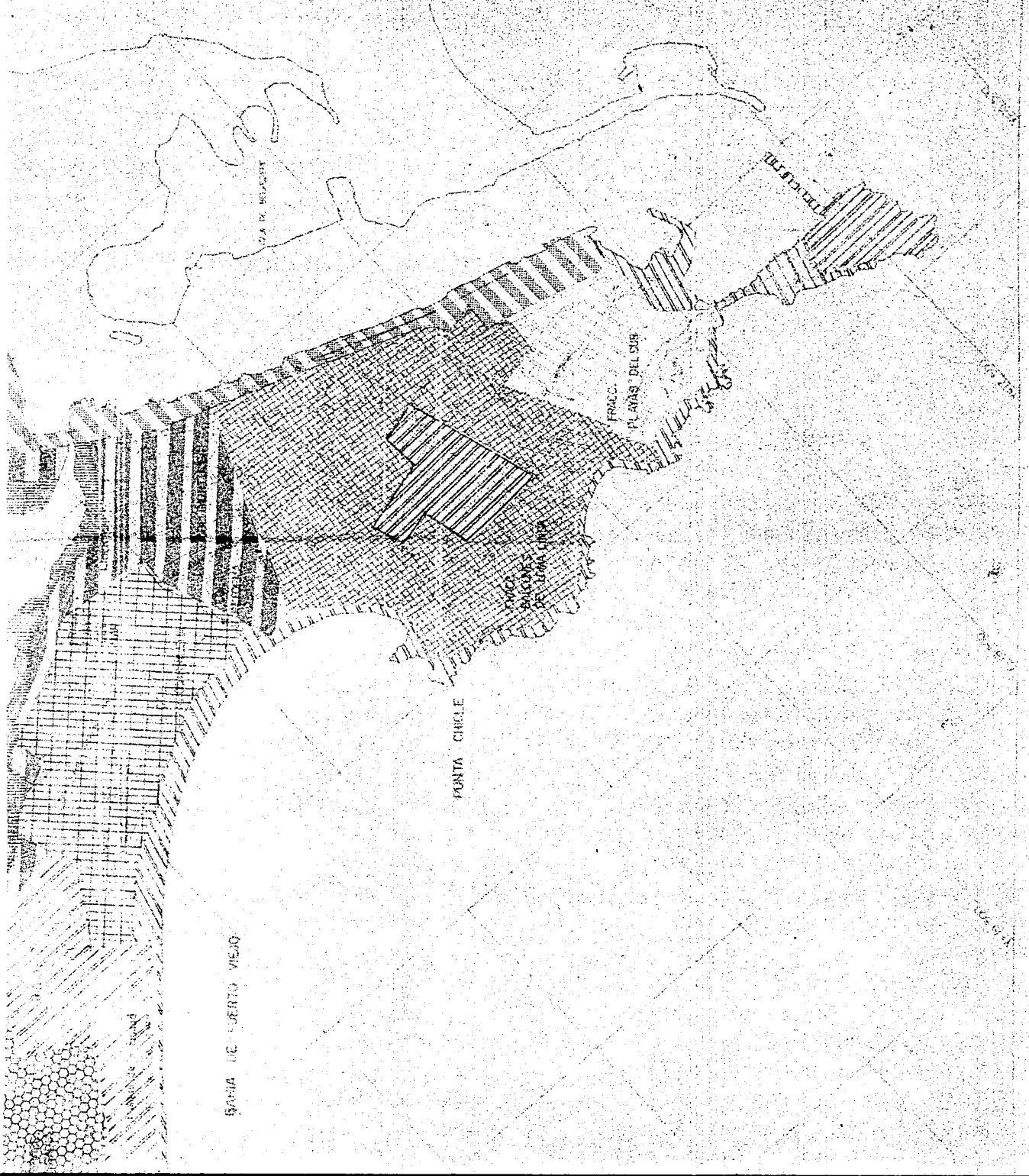
PUNTA CAMARON

PUNTA CHELE



PACIFICO

AND



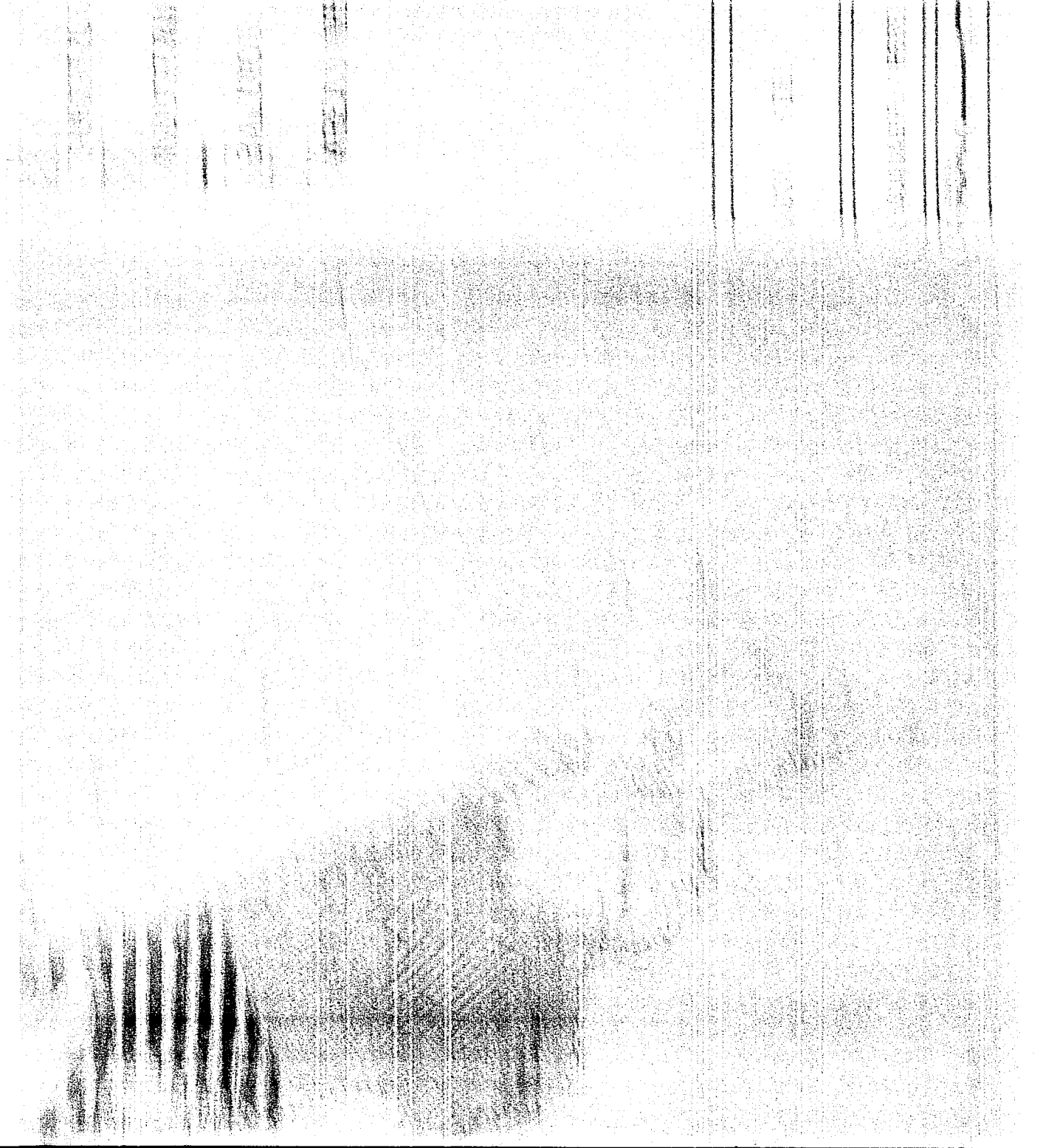
BAYA DE PUERTO VIEJO

PUNTA CHILE

FRANCO  
PLAYAS DEL SUR

FRANCO  
SOLICITUD  
DE PUERTO VIEJO

CALLE DE BELSCOTTE



TURISTICO.

INDUSTRIAL.

BALDIOS.

AREAS VERDES

USO DEL SUELO

GUADALUPE PEREZ BLANQUET.

